Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Коммунистическая партия Советского Союза

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза

Год издания 51-й
№ 131 (15987)

Пятница, 11 мая 1962 года

Цена 3 коп.

ВЧЕРА В КРЕМЛЕ

Вчера в Москве, в Большом Кремлевском дворце, закончилось Всесоюзное совещание железнодорожников, на котором обсуждались меры по дальнейшему улучшению работы железнодорожного транспорта.

Появление в президиуме совещания товарищей Л. И. Брежнева, А. П. Кириленко, Ф. Р. Козлова, А. Н. Косыгина, О. В. Куусинена, А. И. Микояна, М. А. Суслова, Н. С. Хрущева, Н. М. Шверника, В. В. Гришина, П. Н. Демичева, Б. Н. Пономарева, А. Н. Шелепина присутствующие встретили бурными аплодисментами.

В прениях выступили машинист электровоза депо Тайга Западно-Сибирской дороги А. П. Порошин и начальник станции Антрацит Донецкой дороги С. Т. Дегтярев.

С яркой речью выступил Первый секретарь ЦК КПСС, Председатель Совета Министров СССР товарищ Н. С. Хрущев, тепло встреченный участниками совещания. Его речь была выслушана с большим вниманием и неоднократно прерывалась бурными аплодисментами.

Прения по докладу закончены. С заключительным словом выступил министр путей сообщения Б. П. Бещев. Участники совещания приняли Обращение ко всем работникам железнодорожного транспорта.

Единодушно было принято письмо участников Всесоюзного совещания железнодорожников Центральному Комитету КПСС и Совету Министров СССР.



Москва, Кремль. 10 мая 1962 года. Всесоюзное совещание работников железнодорожного транспорта. На трибуне Первый секретарь ЦК КПСС, Председатель Совета Министров СССР товарищ Н. С. Хрущев.

Фото А. Пахомова.

ЗА НОВЫЕ УСПЕХИ В РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА!

РЕЧЬ ТОВАРИЩА Н. С. ХРУЩЕВА

на Всесоюзном совещании работников железнодорожного транспорта 10 мая 1962 года

Дорогие товарищи! В самом начале своего выступления хочу высказать мое отношение к предложению, которое было сделано товарищем Дегтяревым, моим земляком из Донбасса со станции Антрацит.

Мне хотелось бы предостеречь вас, дорогие друзья, от легкости в подходе к зачислению людей в число почетных железнодорожников. Если вы будете принимать в свою среду неквалифицированных железнодорожников **(оживление в зале)**, вы ухудшите показатели работы транспорта. **(Оживление в зале).** *Поэтому будьте осторожны. Сейчас дела на железнодорожном* транспорте идут хорошо и поэтому найдутся охотники примазаться к вашему пирогу. **(Оживление в зале).**

Разрешите мне выразить благодарность за хорошее отношение и доверие. Но, повторяю, будьте осторожны. **(Оживление в зале. Аплодисменты).** Это в интересах работы железнодорожного транспорта. **(Оживление в зале).**

Теперь разрешите мне от имени Центрального Комитета партии и Совета Министров приветствовать вас и в вашем лице всю славную армию советских железнодорожников. **(Бурные, продолжительные аплодисменты).**

Вы представляете один из самых больших и хорошо организованных отрядов рабочего класса нашей страны. В ваших рядах насчитывается около трех с половиной миллионов человек. Но дело не только в количестве, а прежде всего в значении железнодорожного транспорта для народного хозяйства. Поэтому Центральный Комитет партии и Правительство решили созвать это совещание, чтобы посоветоваться с вами, как быстрее и успешнее выполнить задачи, поставленные перед транспортом новой Программой партии.

Можно сказать, что совещание справилось с этими задачами. В содержательном докладе тов. Бещева и в выступлениях участников совещания правильно определены главные задачи транспорта, вскрыты большие резервы улучшения его деятельности и намечены конкретные пути мобилизации этих резервов. Совещание несомненно сыграет большую роль в деле дальнейшего быстрого развития транспорта в период развернутого строительства коммунистического общества.

Программа нашей партии рассчитана на 20 лет. За эти годы будет в основном построено коммунистическое общество. Сейчас все усилия нашей партии и народа сосредоточены на практическом осуществлении этих задач.

В одной из советских песен сказано: «Мы рождены, чтоб сказку сделать былью». Очень хорошо сказано, хорошие слова! Применяя их к нашему времени, мы говорим: мы рождены, чтобы выполнить великую Программу нашей партии — построить коммунистическое общество. И мы это сделаем и сделаем обязательно! **(Продолжительные аплодисменты).**

Величайшая мечта лучших людей человечества — построить такое общество, в котором все люди были бы равноправны, работали не на эксплуататоров, а на себя, на все общество, были бы обеспечены, своим трудом создавали необходимые блага для удовлетворения своих запросов. Веками люди искали пути к созданию такого общества, но не находили его до тех пор, пока Маркс, Энгельс, Ленин не вооружили рабочий класс научным коммунизмом. И вот теперь наш народ, руководимый партией коммунистов, созданной великим Лениным, на *основе учения марксизма-ленинизма* претворяет эту великую мечту людей в жизнь. **(Бурные аплодисменты).**

В ряду других важнейших проблем построения коммунистического общества Программа партии четко определила перспективы и задачи транспорта на предстоящее двадцатилетие.

Бурный рост экономики, науки, техники придаст развитию транспорта небывалые темпы. Все виды транспорта будут работать в тесном взаимодействии и станут в полном смысле слова единой транспортной сетью. На транспорте произойдут огромные технические преобразования.

Намечая такие перспективы, партия прежде всего исходила из того, что решение задачи создания материально-технической базы коммунизма немыслимо без высокоразвитого транспорта.

В тот период, когда мы еще только приступали к строительству социализма, великий Ленин говорил: «А без железных дорог не только социализма не будет, а просто околеют все с голоду, как собаки... **(Оживление в зале).** Что можно строить без железных дорог?.. Железные дороги — это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм». **(Аплодисменты).**

Эти указания Владимира Ильича Ленина сохраняют свою силу и для нашего времени, правда, с существенным добавлением. *И это понятно, ибо при жизни Ленина воздушного транс*порта у нас вообще не было, а роль других видов транспорта была совершенно незначительной. Сейчас наряду с железнодорожным транспортом в перевозках большую роль играет морской, речной и особенно автомобильный транспорт. Все больше проявляет себя, особенно по перевозкам пассажиров, воздушный транспорт.

В обиходе принято рассматривать транспорт как организацию, выполняющую сугубо хозяйственные задачи. Конечно, это главное в его деятельности. Но, выполняя эти задачи, работники транспорта одновременно оказывают неоценимую помощь и в решении многих важнейших задач политики, в укреплении союза рабочего класса и крестьянства, в культурном строительстве. Транспорт является одним из факторов, который содействует расширению взаимного общения народов Советского Союза, укреплению их дружбы, интенсивному обмену достижениями во всех отраслях народного хозяйства и культуры между народами нашей страны, народами социалистических и капиталистических стран.

*Напомню еще об одной важной стороне деятельности транс*порта, которая имеет первостепенное жизненное значение. Я имею в виду обороноспособность нашей Родины. Мы должны держать наш транспорт на такой высоте и, я бы сказал, на такой скорости, которые необходимы для того, чтобы обеспечить полную безопасность Советского государства, всей социалистической системы.

Всюду в стране идет активная созидательная работа. Конечно, наряду с успехами есть и трудности. Еще не полностью удовлетворяется спрос населения на некоторые товары народного потребления и продукты питания. Есть известные трудности с жильем. Партия и Советское правительство принимают решительные меры к тому, чтобы преодолеть эти трудности.

В целом за последние годы достигнуты такие успехи, которыми наша партия и советский народ вправе законно гордиться.

Это замечательные результаты борьбы нашей партии, труда работников промышленности, сельского хозяйства, нашей интеллигенции, всего советского народа, и мне доставляет большое удовольствие сказать вам, что в этом есть немалая заслуга и работников транспорта. **(Аплодисменты).**

Одним словом, товарищи, работа, которую вы проделали за последние годы, это действительно большая работа, достойная высокой похвалы. **(Бурные аплодисменты).**

Можно было бы, конечно, слово «похвала» заменить другим словом. И я знаю, что нашел бы среди вас много сочувствующих, если бы, например, сказал вместо «похвалы» — «награды». Но вы награды уже получили. **(Бурные аплодисменты).**

И эти награды вы получили заслуженно. Но вы можете сказать, что лишний орден или медаль не в тягость тому, кому они даются. **(Оживление в зале. Аплодисменты).** Это тоже верно. Но, как говорят, все надо делать в меру. Не следует вызывать ревность у других товарищей, которые также успешно работают на своих участках. Вы свое получили, работайте хорошо и впредь. Как говорили в старое время служаки: «За богом молитва, за царем служба не пропадут». **(Оживление в зале. Аплодисменты).**

Мы можем это перефразировать и сказать: сделанное для народа — хороший труд, прилежание и честное, действительно коммунистическое отношение к своим обязанностям — всегда будет у нас в почете. Партия, правительство, народ никогда этого не забудут и достойно отметят эти честные усилия тружеников на пользу общества, во имя строительства коммунизма. **(Бурные аплодисменты).**

Надо сказать, товарищи, что в последние годы усиленно развивался и наш транспорт. Вы знаете, что грузооборот наших железных дорог превышает грузооборот железных дорог всех капиталистических стран, вместе взятых, и почти в два раза превышает грузооборот железных дорог Соединенных Штатов Америки.

Особенно важно, что за последние годы была проделана огромная по своему размаху техническая реконструкция транс*порта, электрификация железных* дорог. Только за шесть последних лет электрифицировано более 10 тысяч километров и переведено на тепловозную тягу 20 тысяч километров железнодорожных линий. Завершена электрификация крупнейшей в мире магистрали Москва — Байкал протяжением 5 тысяч 500 километров. По протяженности электрифицированных дорог и темпам электрификации Советский Союз вышел на первое место в мире. **(Аплодисменты).**

В связи с этим нельзя не вспомнить о положении дел с техническим перевооружением транспорта до XX съезда партии, когда транспортом занимались Каганович и Молотов. Не понимая новых, прогрессивных направлений в развитии транспорта, они упорно цеплялись за старое, за паровоз, чинили всякие помехи техническому прогрессу. Вспомните, товарищи, ведь к XX съезду у нас было электрифицировано лишь 5 тысяч 400 километров, или менее 5 процентов железных дорог.

Если говорить о Молотове и Кагановиче, то надо иметь в виду, что это разные люди. Молотов когда-то шефствовал над железнодорожным транспортом. С точки зрения некоторых транспортников это был «выгодный шеф», он не разбирался в работе железнодорожного транспорта, но рьяно выполнял функции шефа, просителя — «проси больше; чем больше, тем лучше». Только в этом он и видел свою роль.

Мне не раз приходилось слышать, что некоторые работники железных дорог к такому «руководству» Молотова относились неплохо. Во-первых, он не вмешивался в работу железнодорожного транспорта по существу, а это было большое благо для руководителей железных дорог. Он не мешал им работать. Во-вторых, все, что только мог, он старался вырвать для железных дорог, пытаясь таким образом заигрывать с железнодорожниками. Это тоже считалось полезным, хотя и не всегда это было разумно, не всегда было в интересах государства.

Каганович вел себя иначе. Каганович уверовал, что железные дороги он выдумал. **(Смех в зале).** Когда он ушел из Министерства путей сообщения, то считал, что железные дороги прекратят свое существование. Каганович был очень самоуверенный человек. Всегда так бывает, что чем меньше человек понимает в какой-либо области, и если он при этом страдает самоуверенностью, то это становится несчастьем для такого человека, он сам верит и пытается внушить другим то, что он все знает.

Помню, как Каганович мне говорил: «Да, ошибки я допускал, сознаю это. Сейчас я ухожу, или вы меня уходите, но имейте в виду, если что-нибудь случится, будут какие-то трудности на железнодорожном транспорте, я всегда готов вернуться по первому зову».

Он думал, что в этом будет необходимость. Но жизнь показала, что работники железных дорог после ухода Кагановича облегченно вздохнули. И это понятно, потому что железнодорожный транспорт — сложный организм, большой механизм, и не только механизм, он имеет очень чувствительные нервы управления. Если будет перебой в одном месте, то все может застопориться, как это бывает в живом организме, когда происходит нарушение кровообращения в результате закупорки в венах. Как нарушение кровеносной системы болезненно отражается на работе всего организма, так и перебои в работе железнодорожного транспорта неизбежно отражаются на всем народном хозяйстве страны.

Наша партия гордится тем, что у нас высококвалифицированное руководство железнодорожным транспортом: подготовлены кадры инженеров, техников, рабочих и созданы все службы, которые необходимы для успешной работы железнодорожного транспорта. **(Аплодисменты).**

Поэтому мы были совершенно уверены, что ухудшения работы железнодорожного транспорта после ухода Кагановича не наступит, наоборот, будет улучшение, оздоровление руководства транспортом. **(Продолжительные аплодисменты).**

Вообще руководить через голосовые связки нельзя, это плохой инструмент для руководства. **(Аплодисменты).** Иные бюрократы думают, что чем громче человек кричит, то этим он вроде показывает, что больше знает, лучше всех разбирается в деле. Жизнью доказано, что всегда получается наоборот. Надо сказать, что в отношении крика и администрирования Каганович имел немалые данные, его перекричать вряд ли кто мог, вы это сами хорошо знаете. **(Смех в зале, аплодисменты).**

Каганович всегда считал паровоз главным на железных дорогах, *в то время, когда сами грамотные паровозники признава*ли, что паровоз — это машина с очень низким коэффициентом полезного действия. Это была ахиллесова пята транспорта.

В первые годы революции мы не имели возможности осуществить электрификацию железных дорог, у нас не было необходимых для этого материальных возможностей. По этой же причине мы не могли внедрять и тепловозную тягу. Но когда созрели материальные и технические возможности, то задерживаться на прежнем этапе и петь дифирамбы паровозу — означало проявлять непонимание того нового, что необходимо в интересах технического прогресса, не видеть того, что уже создано, что нужно настойчиво внедрять.

После XX съезда партии, когда мы раскритиковали эту политику, железнодорожники после ухода Кагановича хорошо показали свои способности. Должен сказать, что мы очень довольны работой как всех железнодорожников, которые настойчиво борются за улучшение работы транспорта, так и работой вашего министра товарища Бещева, который со знанием дела руководит железнодорожным транспортом. **(Аплодисменты).**

Мы вас хвалим, но я думаю, что вы люди опытные и понимаете, что перехваливать нельзя и что в связи с похвалой зазнаваться нельзя. Партия хвалит того, кто хорошо работает, но если человек начинает зазнаваться, плохо работать, то партия найдет за что уцепиться, чтобы привести в чувство того, кто зазнается. **(Аплодисменты).** Говорю это, товарищи, в порядке профилактики. **(Аплодисменты).** Вы знаете, если хорошо проводить профилактику, то в любом деле, особенно у вас при осмотре и уходе за локомотивами, такие локомотивы будут дольше и лучше работать. **(Аплодисменты).** Это в какой-то степени намек. **(Оживление в зале).**

Если бы партия своевременно не приняла мер и железнодорожный транспорт остался на паровозной тяге, то для выполнения плана перевозок только одного 1961 года потребовалось бы дополнительно свыше 52 миллионов тонн угля, 4.300 паровозов и большое количество грузовых вагонов. Но партия смело выступила против консерваторов, открыла широкую дорогу техническому прогрессу, и положительные результаты теперь налицо. **(Аплодисменты).**

Работники транспорта достигли больших и серьезных успехов. Они достойно выполняют стоящие перед ними задачи и много делают для развития нашей Родины. Все мы радуемся этому и желаем работникам железнодорожного транспорта новых успехов. **(Аплодисменты).**

Разрешите кратко сказать о некоторых задачах транспорта по обслуживанию промышленности, капитального строительства и сельского хозяйства.

Вы призваны всемерно помогать развитию промышленности и особенно в районах Сибири, Дальнего Востока, Казахстана и Средней Азии. Там лежат сказочные богатства. Туда уже пришли сотни тысяч людей, а придет еще больше. Там развернулось невиданное по размаху и темпам строительство. К сожалению, наш транспорт еще слабо и недостаточно обслуживает эти районы.

Надо умножить наши усилия, чтобы обеспечить развитие этих районов.

Транспортники должны бесперебойно и безотказно удовле*творять нужды промышленности, образцово ее обслуживать,* своевременно снабжать сырьем, топливом, полуфабрикатами, новым оборудованием, обеспечивать своевременный вывоз по назначению готовой промышленной продукции.

Достаточно привести такой пример. Если в 1954 году мы производили 41 миллион 400 тысяч тонн стали, то в этом году произведем ее, видимо, 76—77 миллионов тонн, а к 1980 году производство стали возрастет до 250 миллионов тонн. **(Аплодисменты).** Такими же бурными темпами будет развиваться

(Продолжение на 2-й стр.)

РЕЧЬ ТОВАРИЩА Н. С. ХРУЩЕВА

(Продолжение. Начало на 1-й стр.)

производство чугуна, нефти, проката, строительных материалов и других важных видов промышленной продукции.

С увеличением объема промышленного производства, ростом продукции сельского хозяйства резко увеличится и объем перевозок. Но следует сказать, что, увеличивая объем производства, не обязательно увеличивать в таком же объеме железнодорожные, водные и другие перевозки и особенно на дальние расстояния. При планировании народного хозяйства надо создавать такие экономические районы, где для производства имеется необходимое сырье, например топливное, железорудное, либо другое. Там, где это возможно, надо строить перерабатывающую промышленность ближе к источникам сырья и с учетом целесообразности создавать и другие виды производства.

Именно при таком подходе, учитывая необъятные просторы нашей страны, перевозки не будут возрастать в такой же мере, как рост производства. Они в значительной степени будут замыкаться в пределах экономического района. В свою очередь будут развиваться те перевозки между экономическими районами, которые требуются в интересах всего социалистического хозяйства, для удовлетворения потребностей страны в целом.

Теперь с образованием совнархозов, организацией крупных экономических районов создались лучшие возможности для решения всех вопросов развития народного хозяйства, в том числе и транспортных вопросов. Госплан, Госэкономсовет, совнархозы при определении того, где разумно создавать те или иные производства, должны учитывать также и вопросы рациональной организации перевозок.

Министерство путей сообщения должно в какой-то степени помогать Госплану в правильном, экономически целесообразном районировании промышленности, потому что железнодорожники больше других видят и разумные и неразумные перевозки. Часто ведь случается, что какой-то груз везут из Одессы во Владивосток, а груз такого же порядка везут из Владивостока в Одессу. Ищите «умного» в данном вопросе, ищите, кто это делает.

Мы строим много заводов, и случается, что заводы, которые производят машины, и потребители этих машин иногда находятся в разных концах Советского Союза. Надо так вести дело, так планировать, чтобы в экономических районах все было продумано разумно, именно разумно, чтобы многие перевозки замыкались на своем экономическом районе. Только то производство, которое выгодно вести централизованным порядком,— к примеру производство иголок — можно ставить где угодно: штампуй иголки и перевози их куда надо!

Другое дело перевозить металл, крупные металлические изделия. Не всегда разумно везти металл куда-то, перерабатывать его в изделие и уже в более громоздком виде перевозить обратно в том же направлении, откуда пришел этот металл. Таких перевозок у нас немало. И это результат порочного планирования и в значительной степени наследие централизованного управления хозяйством через министерства, которые мы упразднили. Однако упразднить министерства легче, а вот перестроить экономику, более правильно разместить производство — это труднее, это требует больше времени и, кроме того, необходимо преодолеть сопротивление, консерватизм.

Вы, железнодорожники, должны помогать Госплану, Госэкономсовету. Если ваши предложения не найдут поддержки в этих организациях, то нужно ставить эти вопросы в ЦК и Правительстве. Этого требуют интересы всего народного хозяйства, интересы строительства коммунизма. Это экономические вопросы, но они перерастают в вопросы политики. Это надо учитывать! **(Бурные аплодисменты).**

Товарищи! Вы знаете, что задачи, стоящие перед транспортом, многочисленны и сложны. Но все они, как реки к морю, или, как вы, железнодорожники, скажете, как пути к узловой станции, стекаются к одной самой главнейшей задаче, которая является решающей для победы коммунистического общества. Это — борьба за всемерное повышение производительности труда.

Среди заветов, оставленных нам Владимиром Ильичем Лениным, величайший завет — всемерно повышать производительность труда. Мы должны свято выполнять этот завет нашего вождя и учителя. Достижению этой задачи надо подчинить все неисчерпаемые резервы и возможности транспорта.

У железнодорожников богатые и славные революционные и трудовые традиции. Они были первыми, кто начал борьбу за новую, коммунистическую производительность труда. Все помнят, что именно железнодорожники депо Москва-Сортировочная первыми в стране организовали в мае 1919 года коммунистический субботник, который Владимир Ильич назвал великим почином. А в наше время железнодорожники того же депо создали первую бригаду коммунистического труда. Нынешнее движение бригад коммунистического труда, где в коллективном труде воспитывается новый человек, охватило всю страну. Приятно отметить, что почин в этом замечательном движении принадлежит нашим славным железнодорожникам. **(Продолжительные аплодисменты).**

Работники железнодорожного транспорта имеют все необходимое для того, чтобы в ближайшие годы превзойти уровень производительности труда, достигнутый на железных дорогах Соединенных Штатов Америки.

Однако хотел бы сказать, чтобы тут не было хвастовства. Железнодорожный транспорт Соединенных Штатов Америки не загружен. Там в силу капиталистических условий и конкуренций сейчас усиленными темпами развиваются перевозки грузов автомобильным транспортом, идет жесточайшая конкуренция между автомобильным транспортом и железными дорогами. Я говорю это к тому, что надо исходить из равных условий для соревнования. А то можно и зазнаться, вот, мол, мы «переплюнули» США, а «переплюнуть-то» их в этом деле не так трудно, потому что сейчас железные дороги снижают там свое значение в перевозках, потому что на первое место выходит автомобильный транспорт.

У нас тоже развивается и будет развиваться автомобильный транспорт. Это выгодно, видимо, особенно при перевозках на короткие расстояния, когда в результате погрузки и разгрузки теряется много времени и особенно много труда. Поэтому выгоднее миновать эти излишние затраты труда и возлагать такие перевозки на автомобильный транспорт. Но на дальних перевозках, конечно, более экономичный — железнодорожный транспорт.

Когда речь идет о сравнении с работой железнодорожного транспорта Соединенных Штатов Америки, то наши железнодорожники работают лучше, но производительность труда, видимо, в США пока еще выше, чем у нас. Это тоже надо иметь в виду.

Производительность труда в наших условиях должна быть выше, потому что мы знаем, что более организованное общество — социалистическое, коммунистическое общество. Победа возможна только лишь на основе более высокой производительности труда. Других секретов, товарищи, для борьбы за победу в соревновании с капитализмом нет. **(Аплодисменты).**

Назвать себя коммунистами и уже только потому, что мы коммунисты, считать, что победим капиталистов,— это мыслить слишком примитивно. Главное, что характеризует социализм,— это разумное построение общества, уничтожение частной собственности, уничтожение эксплуатации, передача средств производства в руки народа, и на этой основе более рациональное использование экономики, техники, науки. Надо, чтобы мы превзошли производительность труда капиталистического мира. Только в этом и в этом заложен успех нашей победы, победы коммунизма! **(Бурные аплодисменты).**

Нельзя примитивно подходить к делу. Социализм, дескать, у нас победил, теперь приняли программу коммунистического строительства, коммунизм, говорят, обязательно победит капитализм, поэтому давайте все запишемся в Коммунистическую партию и уедем в Сочи или в другое теплое место, или вообще пойдем грибы собирать в лес,— все само собой сделается.

Коммунизм победит при условии, если на основе марксистско-ленинского учения партия правильно поведет народ. Народ поддерживает партию! Мы имеем социалистическое государство, имеем средства производства в руках рабочего класса, в руках народа. Используя эти средства производства, используя науку, технику, на основе марксистско-ленинского учения мы обеспечим высшую производительность труда! При высоком развитии науки и техники, при лучшем использовании средств производства мы добьемся победы! Поэтому нельзя считать — записался в Коммунистическую партию и, как говорят, ложись на бок и жди победы коммунизма. Может случиться — как ляжешь, так и встанешь на том же месте, от этого ничего не прибавится. **(Оживление в зале. Аплодисменты).**

Народ давно это понял. Еще когда не было создано марксистско-ленинского учения, народ уже знал эту истину и говорил: под лежачий камень вода не течет. Следовательно, товарищи, надо работать! **(Аплодисменты).**

Задачу повышения производительности труда мы будем решать нашим, социалистическим путем, путем эффективного использования техники, непрерывного улучшения условий работы железнодорожников, сокращения продолжительности рабочего дня и повышения их благосостояния.

Товарищи! Мы часто говорим, что в сельском хозяйстве есть большие резервы, что там имеется много недостатков в организации производства. Партия наметила меры, чтобы поднять сельское хозяйство и добиться такого уровня и таких темпов в его развитии, чтобы производство сельскохозяйственных продуктов опережало спрос.

В промышленности мы сильнее организационно и технически, чем в сельском хозяйстве. Но и в промышленности и на транспорте у нас имеется много резервов, неиспользованных возможностей. Мы можем и должны поднять промышленность и транспорт на более высокий уровень.

Центральный Комитет партии думает сейчас над тем, как еще лучше организовать работу промышленности и транспорта, полнее использовать имеющиеся там резервы. Необходимо улучшить контроль за тем, как выполняются решения партии и правительства, как внедряются в производство достижения науки, техники и опыт передовиков.

Когда мы говорим о том, что в работе транспорта имеются определенные успехи, то это не значит, что у вас нет недостатков.

Строительство коммунизма — это механизация и автоматизация производства. А как внедряются в производство достижения науки и техники? Без преувеличения можно сказать, что в каждом совнархозе и на многих предприятиях можно найти немало интересных и важных предложений и изобретений, которые давно проверены, но не внедряются в производство.

Некоторые работники относятся к новому по-бюрократически. На все они дадут вам самые подробные объяснения. Но главная причина медленного внедрения новых достижений — это укоренившаяся косность, нежелание менять то, что уже сложилось, ломать старое, изжившее себя, хотя всем известно, что быстрое внедрение в производство изобретений и рационализаторских предложений — это один из больших резервов дальнейшего, еще более быстрого развития промышленности и транспорта.

Приятно было слушать выступавшего здесь машиниста со станции Тайга тов. Порошина. Он сказал, что все затраты по электрификации окупятся за полтора года, а производительность труда уже значительно выросла, улучшились условия труда. Я представляю себе труд железнодорожника, машиниста на паровозе в зимнюю стужу. А сейчас он едет на электровозе, как говорили раньше, словно кум королю, и черт ему не брат. **(Оживление в зале. Аплодисменты).**

Я люблю смотреть киножурнал «Наука и техника». Там много показывают очень интересного и полезного. И отдыхаешь и познаешь новое, что рождается в нашей стране, новое в развитии науки и техники. Смотришь и частенько думаешь: если бы хоть половину тех достижений, которые показываются в этих журналах, своевременно, именно своевременно внедрили в производство, то это принесло бы народу огромную пользу.

Недавно, например, в одном из киножурналов показывали так называемый огнебур, который при бурении взрывных скважин в твердых породах на железорудных карьерах в 8—10 раз производительнее применяемых сейчас ударно-канатных станков, а стоимость огневого бурения примерно в три раза дешевле ударно-канатного. Говорят, что прошло уже более двух лет как создали конструкцию новой буровой установки, а на карьерах их практически нет, если не считать четырех — пяти опытных образцов. Почему? Я позвонил товарищам, которые занимаются вопросами промышленности, и попросил их выяснить. Мне сообщили, что Бузулукский завод, который должен делать эти станки, предпочитает выпускать старую технику вместо новой высокопроизводительной. Разве допустимо такое отношение к новой технике, значительно повышающей производительность труда?

Директор этого завода, вероятно, коммунист. Бесспорно, там есть партийная и комсомольская организации и профсоюзная организация тоже есть. Все есть! А вот не добились товарищи, чтобы новая техника внедрялась. И за это расплачивается страна. Надо обжигать огнем критики таких людей, которые для своего бюрократического удобства не волнуют себя, производят старое, не ломают старое, не освобождают путь новому! **(Аплодисменты).**

Многие из вас, видимо, смотрели киножурнал, который называется «Катушка». Это своего рода фельетон, и довольно острый. В картине показано, что катушки для ниток можно прессовать из отходов и стоимость их значительно дешевле. Прошло свыше десяти лет, как предложен этот способ, но к разработке технологии и конструкции машин приступают только в 1962 году. И то говорят, подождите. А ведь знаете, что можно прождать сто лет. **(Смех в зале).** Эту машину должны были сделать, по-моему, или Московский городской совнархоз, или Московский областной совнархоз. Как видите, чины большие, почет большой, а внимания и ответственности не оказалось. **(Оживление в зале).**

А сколько за это время березового леса вырубили, сколько сотен тысяч кубометров древесины израсходовали и расходуют на производство катушек!

Остроумно придумал изобретатель машину,— прямо из ничего делает деньги. **(Оживление в зале).** Для того, чтобы сделать по-старому катушку, нужна береза, надо поехать в лес, спилить березу, разделать ее, перевезти; видите, какой долгий процесс, сколько людей трудится, сколько ценного леса расходуется. И это несмотря на то, что техника наша дает другие возможности для получения этой простой нетребовательной катушки. А сколько можно найти таких «катушек»! И если подбросить еще несколько таких «катушек», то иной человек не удержится на ногах, потому что эти «катушки» уложат его на пол. **(Оживление в зале).**

Я привел лишь два факта, но вы сами можете привести их десятки и сотни. Надо выше поднять активность партийных организаций, комсомольцев, рабочих, инженеров, техников против косности и рутины, на борьбу за технический прогресс, за внедрение в производство достижений науки и техники, передовых методов труда, поддерживать новаторов, решительно бороться с теми, кто оказывает сопротивление новому.

Я часто ссылаюсь на киножурналы, на газетные статьи о безобразиях в работе. Но что досадно, товарищи! Когда через печать или в сатирических киножурналах начинают критиковать бюрократов, зажимщиков нового, передового, то в защиту этих бюрократов, а иной раз и просто вредителей,— вредителей не в политическом смысле слова, а в смысле бесхозяйственности, безответственности,— нередко поднимаются голоса ответственных людей.

Чтобы выгородить свои районы, области, а случается, и республики, такие люди пытаются смягчить остроту вопроса и, как это ни странно, нередко получается так, что работники, защищающие честь районного, областного, а порой и республиканского «мундира», становятся как бы защитниками тех, кого они призваны осуждать за порочную работу.

Это, товарищи, факт. Таких людей надо к прокурору тащить, если это в районе, то к районному; если в республике — к республиканскому. Но порой и прокурор молчит. А зажимщик говорит: я согласен учиться на ошибках своего соседа, но не на своих собственных. **(Оживление в зале).** Поэтому он все делает для того, чтобы смягчить, преуменьшить значение случившегося, нажимает на редакции газет, на людей, которые создают сатирические журналы.

Как-то писатель Сергей Михалков жаловался мне на это. Он говорил: не могу пробить сатирический киножурнал, сейчас все ополчились на меня. Несмотря на мой рост, у меня не хватает устойчивости, помогите! **(Смех в зале).**

Думаю, что те люди, которые становятся защитниками местничества, «чести мундира», совершают антикоммунистическое дело. Они объединяются заодно с бюрократами, с нерадивыми людьми и покрывают бездеятельность тех, кто наносит ущерб нашему коммунистическому строительству. Такие люди не удержатся в седле наверняка, рано или поздно лошадка выбросит их, потому что они не обладают основным, что нужно для руководителя,— коммунистической честностью, непримиримостью к тому, что мешает нашему продвижению вперед, к коммунизму. Если человек не имеет таких качеств, он не руководитель, а карьерист; он довольствуется своим положением, довольствуется тем, что занимает стул, а дальнейшее его мало интересует! **(Смех в зале. Аплодисменты).**

Надо беспощадно критиковать тех, кто безобразно относится к ведению хозяйства, и тех, кто под видом защиты чести мундира по существу прикрывает таких людей, которые наносят ущерб интересам государства, нашего социалистического общества. Необходимо объявить решительную борьбу с зажимщиками критики.

Надо постоянно освещать прожектором коммунистического контроля все участки производства, чтобы тот, от кого зависит внедрение новой техники и передовых методов труда, чувствовал, что он находится под контролем общественности. А если такой работник не поймет этого, то надо принимать к нему необходимые меры воздействия, и уж если это не поможет, то следует решительнее заменять нерадивых работников.

Бюрократизм — болезнь давно известная. Если не бороться с ней, то она может распространяться и заражать здоровый организм. На борьбу с такими явлениями надо активнее поднимать партийную общественность, профсоюзы, комсомол, развивать критику и самокритику.

Если на каждом предприятии будет создана обстановка высокой требовательности, постоянного контроля, когда каждый работник будет требовать от себя и от товарищей четкой работы, чтобы лучше использовать имеющиеся резервы и возможности, то мы будем еще быстрее идти по пути, который наметила партия в своей Программе.

Товарищи! Хочу обратить серьезное внимание на необходимость технического перевооружения транспорта, настойчивого внедрения новой техники.

Вчера товарищи из Центрального Комитета и Правительства знакомились с новой техникой на выставке железнодорожного транспорта. Министр путей сообщения тов. Бещев, главные конструкторы заводов, машинисты рассказали нам о новых электровозах, тепловозах, показали пассажирские и грузовые вагоны. Все мы довольны образцами современной железнодорожной техники, которые были представлены на этой выставке.

Побываешь на такой выставке и очень реально представляешь себе, как много сделали наши ученые, инженеры, техники и рабочие после XX съезда партии. Теперь уже, как говорится, эмблема железнодорожного транспорта не паровоз, а современный локомотив — электровоз и тепловоз.

Конструкторы и инженеры докладывали нам, что отдельные образцы локомотивов еще несколько недоработаны, но в скором времени они будут доведены до лучших показателей. Однако уже теперь эти машины заслуживают одобрения по техническим показателям. Надо продолжать действовать в том же направлении, развивать современное железнодорожное машиностроение, а также лучше использовать образцы зарубежной техники. **(Аплодисменты).**

Сейчас у нас созданы и работают электровозы на переменном токе, что дает большую экономию. Надо там, где это экономически целесообразно, а железнодорожники говорят, что это почти везде выгодно, форсировать электрификацию железных дорог на переменном токе.

На выставке показывали также газотурбовоз. Понятно, что это только первые образцы, но за газовыми турбинами на транспорте, видимо, большое будущее. Поэтому надо всемерно поощрять создание таких локомотивов.

Мы обменивались мнениями с членами Президиума ЦК и хотим сказать, что выставка произвела на нас большое впечатление. За короткий срок совершен большой, революционный шаг в развитии техники.

Но не поймите меня так, товарищи, что мы предлагаем конструкторам, инженерам, техникам лечь спать, довольствоваться достигнутым и не совершенствовать созданные электровозы, тепловозы и другую технику. Есть точное правило жизни: надо постоянно совершенствовать даже самое совершенное на данный период, потому что с течением времени, с развитием науки и техники, которая никогда не находится в состоянии покоя, даже самое современное устаревает.

На выставке представлены очень интересные путеукладчики. Приятно слышать от путейцев-железнодорожников, что они уже сейчас находят широкое применение так же, как и железобетонные шпалы. Считают, что переход от деревянных шпал на железобетонные шпалы с предварительно напряженной арматурой дает большую экономию. Во-первых, удлиняется срок службы шпалы. Если деревянная шпала служит 10—15 лет, то железобетонная, как мне говорили, 50 лет, а может быть, и значительно больше. Во-вторых, хотя одна такая шпала стоит примерно 7 рублей, в полтора раза дороже деревянной, но зато сокращается расход на ремонт и содержание путей, что позволяет поездам ходить с большими скоростями.

Еще об одной новинке, которая представлена на выставке. Мне докладывали, что сейчас широко внедряется сварочная аппаратура, созданная Институтом имени Патона, возглавляемым президентом Украинской академии наук академиком Патоном. Я видел эту аппаратуру, она позволяет быстро и хорошо сваривать рельсы. Как вы знаете, теперь по техническим условиям применяется длина рельсовой плети до 800 метров. У нас почти половину рельсов продолжают катать длиной 12,5 метра и длиннее 25-метровых рельсов не катают, а за границей прокатывают 30-метровые рельсы. Это вопрос большой государственной важности, и необходимо сделать шаг вперед в его решении.

Перед нашими металлургами, рельсопрокатчиками стоит задача перейти на прокат экономически и технически более выгодной длины рельсов. Можно пойти и по другому пути. Некоторые товарищи утверждают, что выгоднее катать короткие рельсы, но сваривать их сразу на заводе и транспортировать к месту укладки пути. И в данном случае должна взять верх та точка зрения, которая будет экономически целесообразна.

Сейчас железнодорожный транспорт идет на сваривание рельсов уже уложенных путей, чтобы меньше иметь стыков на железнодорожном полотне, так как каждый стык, вы это знаете, наносит большой ущерб подвижному составу и самим путям. С ростом скоростей увеличиваются динамические нагрузки, усиливаются удары, отрицательно действующие и на подвижной состав, и на пути. Поэтому правильно, когда максимально удлиняется рельсовая плеть.

Однако вызывает удивление, почему Министерство транспортного строительства, прокладывая новые железнодорожные пути, по-прежнему значительное количество рельсов монтирует длиной 12,5 метра? Разумного тут, конечно, мало. Одна рука делает, другая переделывает. Это уже, так сказать, материал для фельетона.

Мы уважаем Вас, тов. Кожевников (я обращаюсь к министру транспортного строительства), однако просим и Вас проявлять уважение к государственным интересам и средствам. Либо укладывайте на новых путях длинномерные рельсы до таких пределов, какие технически возможны, или сваривайте эти рельсы перед сдачей дорог в эксплуатацию. **(Аплодисменты).**

Меня порой удивляет, как легко некоторые товарищи относятся к недоделкам, которые не идут в их личный ущерб. Представляю себе, если бы кто-нибудь из них купил в магазине костюм, у которого не были бы пришиты пуговицы, прорезаны карманы и прострочены борта. Тут досталось бы швейникам на орехи. Но мы не имеем права делить интересы личные и интересы государственные. **(Аплодисменты).**

Много на выставке и других новых интересных машин. Это и машина, которая очищает щебень пути от засорения, поднимает электромагнитами путь, удаляет весь мусор из балласта, выбрасывает его на сторону, укладывает очищенный щебень. Машина быстро делает то, на что раньше требовались сотни и тысячи людей. Машина не только полезная, я бы даже сказал, красивая. Приятно смотреть на такие машины, которые создали наши инженеры, конструкторы. И надо выразить им признательность за остроумное решение сложных технических вопросов. **(Аплодисменты).**

Заслуживают внимания довольно оригинальная машина для трамбовки и выравнивания пути, а также очень интересная машина для подбивки щебня под шпалы.

Я говорю — интересная, потому что работа, которую выполняет машина, очень трудоемкая. Тяжело с ломиком в руках под палящим летним солнцем производить такую работу. Многие знают, какой это труд. Когда же человек управляет машиной, такая работа не утомляет и труд делается приятным: человек управляет машиной, а она выполняет за него тяжелую работу.

Для городского строительства, для городов, которые имеют трамвайный транспорт, такие машины были бы очень полезны. Конструкторам, разрабатывающим машины для городского дорожного хозяйства, следовало бы позаимствовать выдумку, изобретательность железнодорожных конструкторов, использовать эти машины в том или другом виде.

Все были бы рады, если бы наши конструкторы создали что-нибудь взамен молота и лома, чтобы был облегчен труд городских трамвайщиков, чтобы они могли выбросить лом из своих рук. Больно смотреть бывает, когда рабочие, и особенно наша женщина, о которой мы столько хорошего говорим, красоту которой воспевают поэты, вооружены ломиком и подбивают щебенку под шпалы вручную. **(Продолжительные аплодисменты).** Американцы уже сколько раз хотят попасть в Луну своей ракетой, но кишка тонка у них, и тут уж ничего не поделаешь. **(Оживление в зале).** Они на весь мир заявляют, что пускают ракету на Луну, но она проходит мимо **(аплодисменты)**, как подшучивают иногда над охотниками,— бах-бах, и мимо! Так и американцы. А мы — бах-бах, и прямо в Луну. **(Продолжительные аплодисменты).**

Наш вымпел на Луне давно ждет американский, но никак не может дождаться, и все скучает в одиночестве. **(Аплодисменты).**

Но в то время, когда мы в Луну попали,— машину для того, чтобы у рабочих вырвать ломик из рук и вооружить их, и особенно, я повторяю, женщин, машиной, тут чего-то не хватает — ума или энергии? Думаю, что на ум нам обижаться нельзя, потому что когда мы обижаемся на ум, вроде обижаемся на своих мамаш, а они тут ни при чем. Они наделили каждого тем, чем могли наделить, и если не получается с машиной, так это уже по нашей вине. **(Продолжительные аплодисменты).**

Будем надеяться, что машину такую создадут. Думаю, что уши у тех товарищей, кто здесь присутствует и отвечает за это дело, есть. **(Оживление в зале. Аплодисменты).**

Считаю, что наши ученые, инженеры, изобретатели должны подумать и о том, чтобы создать лучшие условия для работы машиниста и поездных бригад. Следует смелее внедрять на железнодорожном транспорте новейшие достижения науки и техники, в том числе продумать вопрос о применении локаторов, которые исключали бы наезды, предотвращали аварии поездов. Радиолокация дает возможность просматривать большие расстояния на море и в воздухе. На железнодорожном транспорте эта задача, если на нее обратить внимание, также может быть решена. Это сделает железнодорожное движение безаварийным. **(Аплодисменты).**

Видимо, надо создать аппаратуру, которая позволяла бы машинисту знать состояние пути, просматривать рельсы, может быть, такую аппаратуру иметь и в хвосте поезда, чтобы видеть не только путь, лежащий впереди, но и сзади, с тем, чтобы была обеспечена безопасность поезду, идущему вслед.

Старое иногда довольно прочно уживается с новым. Посмотрите на морскую службу. Когда не было телефона, радио, боцман на флоте сигналил дудкой. Теперь есть телефон, радио, электрические звонки, телевидение, но на кораблях боцман по-прежнему дует в дудку, если нужно вызвать команду на палубу. Почему? Причем, теперь боцман подходит к радиомикрофону и все же дует в дудку. **(Смех в зале. Аплодисменты).** Радио разносит по кораблю его сигналы. **(Смех, аплодисменты).**

Своим выступлением я не хочу лишать наших моряков — и военных и гражданских — старой традиции, потому что вреда она, видимо, не наносит корабельной службе. Если морякам нравится, чтобы боцман дудел в дудку, пусть себе дудит. **(Смех в зале. Аплодисменты).** Лишь бы только хорошо службу несли и хорошо кораблями управляли. Это главное. Но там, где старое мешает новому, надо по-настоящему браться за внедрение нового.

Словом, наши ученые, инженеры, техники, рабочие, пославшие свой вымпел на Луну, запустившие в космос корабли-спутники с героями Юрием Гагариным и Германом Титовым, могут оснастить железнодорожный транспорт еще более совершенным оборудованием.

К сожалению, мы не смогли осмотреть все экспонаты, представленные на выставке, хотя они действительно достойны внимания. Интересно решены конструкции новых пассажирских вагонов, грузовых вагонов с погрузкой через крышу, большегрузных полувагонов грузоподъемностью в 95 и 125 тонн и многое, многое другое.

Позвольте мне от имени Центрального Комитета партии и Правительства поблагодарить ученых, конструкторов, инженеров, техников, рабочих за большой вклад в дело совершенствования железнодорожного транспорта и пожелать им новых успехов в их благородном труде. **(Продолжительные аплодисменты).**

Товарищи! Здесь многие выступавшие говорили о лучшем использовании подъездных путей к предприятиям. Это важный вопрос.

Мне докладывали, что Донецкая и Московская дороги приняли в свое ведение 290 подъездных путей к промышленным предприятиям. И вот результат: в 1961 году только на 25 станциях Донецкой дороги высвобождено 9 паровозных депо, уменьшен более чем на 300 человек штат и сокращены на 700 тысяч рублей эксплуатационные расходы. Думаю, что пора передать основную часть подъездных путей промышленных предприятий (а может быть, и все подъездные пути) Министерству путей сообщения, а заодно закрыть многие малодеятельные подъездные пути, тупики и ветки. Но надо этот вопрос хорошо изучить. Над этим должно подумать и Министерство путей сообщения. Думаю, что эксплуатация дорог будет лучше, а простои вагонов будут меньше. **(Аплодисменты).** Об этом очень убедительно, с экономическими расчетами говорил здесь тов. Дегтярев со станции Антрацит. Если передача подъездных путей дала большой экономический эффект на этой станции, то наверняка это полезно и для других.

Большие резервы заложены в правильной организации планирования перевозок. Перестройка управления промышленностью и строительством, расширение прав местных органов помогли улучшить транспортные связи внутри экономических районов и между ними. Народному хозяйству за три года это дало примерно 300 миллионов рублей экономии.

Необходимо всерьез заняться улучшением планирования перевозок, не допускать ненужных перевозок грузов, как это имеет место, к сожалению, теперь. Ведь только один процент сокращения нынешних транспортных издержек даст экономию около 200 миллионов рублей в год.

Исключительно важное значение имеет координация работы всех видов транспорта. Четкая работа каждого вида транспорта — железнодорожного, морского, речного, автомобильного, воздушного и трубопроводного стала в значительной мере зависеть от того, насколько хорошо согласовываются планы перевозки грузов и своевременно осуществляется координация основных грузопотоков в морские, речные порты и железнодорожные узлы. В этом деле еще много крупных недостатков.

Из-за плохой координации работы различных видов транспорта и организаций Министерства внешней торговли в 1961 году на припортовых и пограничных железнодорожных участках простаивало в среднем около 15 тысяч вагонов в сутки, большое количество цистерн. По железным дорогам на короткие расстояния (до 50 километров) перевозится свыше 200 миллионов тонн грузов, значительную часть которых экономически целесообразнее было бы перевозить на автомобильном транспорте.

Вопрос улучшения координации транспорта — это крупный государственный вопрос. Поэтому недавно создана Комиссия Президиума Совета Министров СССР, которая призвана обеспечить согласованную работу основных видов транспорта нашей страны с целью наиболее полного удовлетворения потребностей народного хозяйства в перевозках с минимальными транспортными издержками.

Председателем этой комиссии Правительство утвердило тов. Бещева, потому что координацию в деятельности всего транспорта надо приспосабливать к работе главной транспортной артерии — к железным дорогам. Комиссия должна поставить дело так, чтобы лучше использовать все виды транспорта. **(Аплодисменты).**

На такое решение нас натолкнул довольно безобразный случай, и даже не случай, а явление. Министерство морского флота имеет свои суда. Перевозили наши суда грузы на Кубу. Обратно надо было получить груз для того, чтобы загрузить суда и вести их в свои порты. Но грузы, которые там имелись для нашего корабля, не могли быть погружены, потому что Министерством внешней торговли был нанят иностранный корабль. Он пришел за тем же грузом. Пришлось этот груз делить, потому что если даже не дать груз зафрахтованному судну, то все равно нужно платить. Два наших министра не сговорились, а деньги были брошены на ветер.

Два министра спорят — кто из них должен отвечать за организацию перевозок. Было мнение и, видимо, оно правильное, что эту организацию перевозок надо из Министерства внешней торговли передать в Министерство морского флота. Министр внешней торговли должен подавать заявки в Министерство морского флота на перевозку грузов. Если же не хватит тоннажа

(Окончание на 3-й стр.)

РЕЧЬ ТОВАРИЩА Н. С. ХРУЩЕВА

(Окончание. Начало на 1-й и 2-й стр.)

в Министерстве морского флота, то нанимать суда должен не министр внешней торговли, а министр морского флота. **(Аплодисменты).** Тогда он наймет суда только в том случае, когда не сможет грузы принять на свои суда, на свой транспорт. Иначе, как говорят, и сам черт не разберет, почему нанято судно. **(Оживление в зале).**

Требуется значительно повысить уровень и экономической работы на транспорте, приучить людей лучше считать с карандашом в руках. Мне не раз приходилось говорить об этом и хочется повторить вновь: надо все тщательно подсчитывать, чтобы обеспечить минимальную затрату средств на перевозки. *На каждый рубль основных фондов железных дорог мы должны* получать как можно больше перевезенных грузов.

На транспорте так же, как в промышленности и сельском хозяйстве, необходимо широко осуществлять ленинский принцип материальной заинтересованности каждого работника в высоких результатах как своего личного труда, так и предприятия в целом.

Одна из неотложных задач транспорта состоит в том, чтобы полностью и лучше удовлетворять потребности населения в перевозках, значительно повысить культуру обслуживания пассажиров. Транспорт—это не только обслуживание производства. Транспорт связан со многими сторонами жизни и быта людей. С каждым годом будет расти материальное благосостояние народа. Развитие промышленности, сельского хозяйства, сокращение продолжительности рабочего дня, развитие туризма, сети пансионатов, курортов и домов отдыха — все это способствует увеличению пассажирских перевозок. Министерство путей сообщения и управления железных дорог значительно улучшили обслуживание пассажиров.

Однако здесь есть еще и крупные недостатки. На вокзалах и промежуточных станциях, особенно в летний период, скапливается большое число пассажиров. Продажа билетов на вокзалах слишком усложнена. Много нареканий со стороны населения имеется и в отношении пригородных и местных поездов.

При продаже билетов на пригородные поезда надо, видимо, шире внедрять кассы-автоматы. Можно создать такую машину, которая будет не только не принимать фальшивых денег, а может даже сказать что-то подходящее человеку, который попытается подсунуть фальшивые деньги. **(Смех в зале. Аплодисменты).**

Министерству путей сообщения и управлениям дорог надо позаботиться и о сокращении пересадок пассажиров с поезда на поезд, лучше организовать беспересадочное сообщение, по кратчайшим маршрутам, в обход наиболее крупных узлов или со сквозным пропуском поездов через крупные железнодорожные узлы.

Необходимо постоянно заботиться об улучшении питания пассажиров на железных дорогах, больше создавать кафе, столовых, чтобы пассажиры могли пользоваться услугами общественного питания.

Поездка в поезде должна быть для людей своего рода отдыхом, чтобы человек сходил с поезда с хорошим настроением. Министерство путей сообщения, профсоюзы, органы торговли обязаны быстрее устранить недостатки в обслуживании пассажиров и навести большевистский порядок в этом важном деле.

Товарищи! Руководствуясь ленинским принципом проведения *демократического централизма* в области хозяйства, партия и правительство за последние годы провели большую работу по перестройке управления транспортом. Укрупнен ряд железных дорог, отделений и предприятий транспорта, расширены их права. Это положительно сказалось на работе всей сети железных дорог.

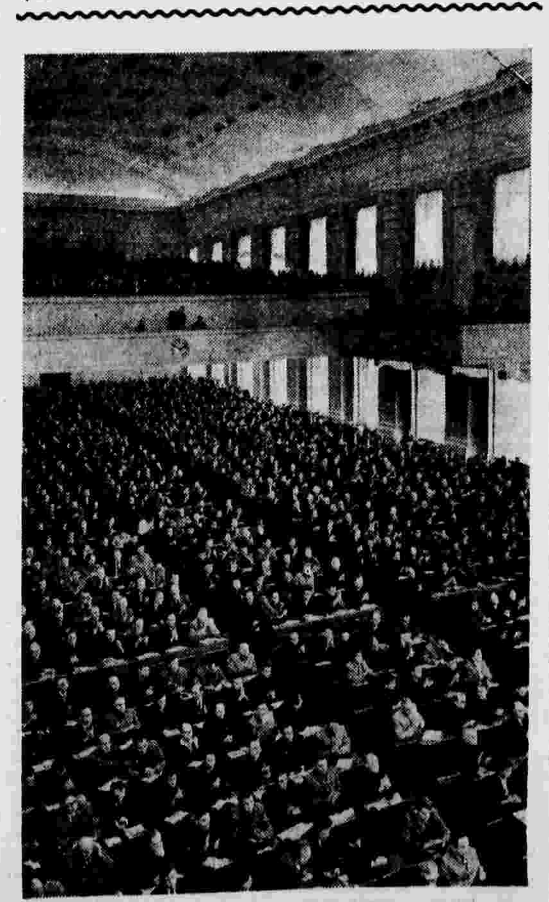
Укрупнение железных дорог сопровождалось упрощением и сокращением аппарата их управлений, который был чрезмерно велик. Железнодорожный транспорт от этого только выиграл. Но и сейчас еще в административно-управленческом аппарате есть лишние звенья, перестройку управления нельзя считать законченной.

В Центральный Комитет партии поступают сигналы о том, что на дороги направляется чрезмерно большое количество приказов, различных указаний и телеграмм. Например, Северо-Кавказской железной дороге в минувшем году было направлено из министерства 140 тысяч телеграфных указаний, то есть по 385 телеграмм в день! Ведь их прочитать не успеешь, а не то что выполнить! От министерства не отстают управления и отделения. Они в свою очередь посылают десятки тысяч указаний и телеграмм.

Уже не раз говорилось о том, что нужно поменьше издавать приказов, а больше проводить живой, конкретной организаторской работы. Руководству Министерства путей сообщения необходимо внимательно пересмотреть систему учета, отчетности и отбросить все, что отжило и устарело. Если система учета не будет пересмотрена и упрощена, тогда никакие приказы не помогут. Если есть определенная графа в отчетности, то эту графу надо заполнять. Вот и идет работа по заполнению графы, составлению отчетности.

Надо дать возможность работникам на местах больше заниматься производством, а не чтением циркуляров и телеграмм, обилие которых может только тормозить работу.

Партийные, профсоюзные и комсомольские организации обязаны мобилизовать всех работников железных дорог на выполнение огромных задач, стоящих перед транспортом, повысить требовательность к руководителям предприятий и организаций транспорта за подбор кадров и обеспечение строжайшей государственной дисциплины и особенно среди работников, связанных с безопасностью движения поездов и сохранением ценностей, активнее поддерживать и внедрять все новое и прогрессивное.



В зале заседания Всесоюзного совещания работников железнодорожного транспорта. Фото А. Пахомова.

Товарищи!

Несколько дней тому назад я был в Ленинграде, знакомился с работой главным образом судостроительной промышленности, с заводами как гражданского судостроения, так и военного — надводного и подводного. Должен сказать, что вернулся я из Ленинграда в очень хорошем настроении. Удалось посмотреть уже построенные корабли и такие, которые находятся в процессе строительства, побеседовать с конструкторами, техниками, инженерами, рабочими.

Следует отметить, что грузовые суда, созданные нашими конструкторами, инженерами, рабочими, достойны большой похвалы. Очень хороши и военные корабли! Мы в прошлом не раз критиковали военных товарищей за недостатки в развитии военно-морского флота, требовали, чтобы он был более совершенным. И эта критика не пропала даром. То, что я видел,— это такие корабли, которые вполне отвечают современному развитию военно-морского флота, современному развитию военной науки и техники. **(Продолжительные аплодисменты).**

Руководители Ленинградского обкома и горкома партии, Ленсовета, Ленинградского совнархоза, работники предприятий рассказывали мне о том пафосе строительства, о большом подъеме, который вызван на ленинградских предприятиях решениями XXII съезда партии.

Такой же подъем переживают коллективы и других промышленных центров. Этот творческий порыв рабочего класса должен не угасать, а повышаться из года в год. Тогда мы быстрее достигнем уровня развития, определенного Программой партии. Но и после этого, то есть после создания материально-технической базы коммунизма, мы не будем успокаиваться на достигнутом, а будем добиваться новых успехов, *идти все вперед и вперед.* **(Аплодисменты).**

В этой связи следует поставить такой вопрос. В нашей стране создана высокоразвитая современная машиностроительная промышленность. Но машиностроительные заводы почти повсеместно работают далеко не на полную мощность. Мне дали справку, что машиностроительные заводы в среднем по стране работают в 1,4 смены. Только на уникальном оборудовании коэффициент сменности выше. Как правило же, оборудование машиностроительных заводов работает в одну смену.

Можете себе представить, товарищи, сколько было бы произведено ценной продукции, если бы эти заводы работали в две смены, и ценнейшее оборудование, которое на них установлено, не простаивало. Какой это громадный резерв увеличения объема производства!

Практически, почти не вкладывая дополнительных средств, можно было бы удвоить мощности машиностроительных заводов. А ведь на этих заводах наиболее дорогостоящее оборудование!

Помню, в свое время, когда я работал на машиностроительном заводе сначала учеником, а потом слесарем, слесари работали в одну смену, а токарный цех работал в две смены.

При капиталистах рабочий день был 12 часов. У нас рабочий день на предприятиях 7 часов. Поэтому, если мы организуем работу в две смены, чтобы лучше использовать наше оборудование, то это не будет очень обременительно. Скажу вам откровенно, что лучше работать на станке семь часов, чем в Совете Министров, где рабочий день не у всех еще твердо нормирован. **(Оживление в зале).**

Сколько раз я говорил тов. Швернику, когда он был председателем ВЦСПС: не знаю, за что плачу членские взносы в профсоюз, не заботитесь вы, профсоюзники, о нормировании нашего труда. Теперь его заменил тов. Гришин, но продолжается то же самое, правда, в меньшей степени. Все-таки тов. Гришин в какой-то степени нормирует труд нашего брата. **(Оживление в зале, аплодисменты).** Это, конечно, шутка, товарищи, и вы меня хорошо понимаете.

Но вопрос использования оборудования — не шутка. Это — наши огромные возможности. Ведь если амортизационный срок оборудования удлиняется, то машины изнашиваются не только физически, но устаревают и морально. Большой срок службы машин — это не благо. Должен быть разумный срок, чтобы использовать ее в работе с пользой, не больше того времени, когда эта конструкция машин морально устаревает.

Наши конструкторы неустанно работают над созданием новых, более совершенных машин, над заменой устаревшего оборудования. Поэтому лучшее использование оборудования, большая нагрузка на нашу технику даст возможность быстрее перевооружить наши машиностроительные заводы. Это позволит создать более прогрессивные условия для повышения производительности труда и внедрения новой техники. Все это имеет большое государственное значение.

Конечно, переход на двухсменную работу предприятий потребует увеличения рабочей силы. Но и эту задачу можно решить. Ленинградские товарищи, например, говорят: дайте нам некоторое дополнительное количество средств на жилищное строительство, и будет найдена рабочая сила. Это разумное предложение.

Мы можем найти эти средства за счет некоторого сокращения строительства машиностроительных заводов, благодаря тому, что лучше используем существующие предприятия, их оборудование. Высвободившиеся в результате этого средства, может быть, будет целесообразно, в зависимости от расчетов, направить на жилищное строительство. Надо иметь в виду и то обстоятельство, что машиностроительные заводы, как правило, находятся в обжитых районах, где много молодежи, много людей пенсионного возраста. Я говорю о пенсионерах потому, что многие из них, еще способные трудиться, недовольны тем, что не могут приложить свои силы и использовать свои знания, свою квалификацию.

Если мы совместно с профсоюзами и совнархозами разумно рассмотрим закон о пенсионном обеспечении, создадим условия материального поощрения пенсионеров, которые хотят и могут работать, с выдачей и пенсионного вознаграждения и определенной оплатой за их труд, то я считаю, сотни тысяч людей с радостью пойдут на заводы и будут работать с большой пользой. **(Бурные аплодисменты).**

Мы договорились с ленинградцами, чтобы они более конкретно изучили этот вопрос, все хорошо подсчитали, все учли. Я звонил секретарю Ленинградского обкома партии тов. Толстикову и говорил с ним об этом. Он сказал, что такие расчеты будут сделаны по предприятиям одной из отраслей.

Хотел бы использовать такое ответственное собрание, каким является совещание железнодорожников, чтобы об этом «секрете» ленинградцев рассказать вам. Но приоритет в этом начинании мы закрепили за ними, это их инициатива, и они будут призывать работников других республик, краев и областей. Очень важно, чтобы обкомы, а главное—совнархозы, партийные организации заводов занялись на своих предприятиях такими же подсчетами и были бы подготовлены с тем, чтобы можно было бы решать вопрос об использовании оборудования в две смены.

Конечно, все мы понимаем, что это большой и сложный вопрос. Мы чувствуем, что все это будет на пользу, но нельзя руководствоваться одним чувством, нужны и экономические и технические расчеты. Думаю, что расчеты подтвердят, что это выгодно и что это следует сделать. **(Бурные аплодисменты).**

Переход предприятий на двухсменную работу — большой резерв. Конечно, при этом надо будет Госплану обратить большое внимание на выделение средств для расширения сети заводов, строящих станки, станочное оборудование. Это необходимо для того, чтобы ускорить техническое перевооружение наших предприятий более совершенным оборудованием.

Недавно мы с тов. Косыгиным были в Клину и знакомились *там с работой фабрики искусственного волокна. Каких только* машин нет на этой фабрике — и отечественных и заграничных. Инженеры показали наш отечественный станок, который делает шесть операций. Но выяснилось, что пока этот станок имеется в одном экземпляре. Вместо такого совершенного станка на заводских площадях стоит шесть станков, которые производят эти операции. Можете себе представить, какой был бы экономический эффект, если бы мы могли больше производить таких станков и заменить старые. Тогда на тех же площадях было бы достигнуто значительное увеличение производства продукции. Это вызовет, конечно, увеличение потребности энергетических мощностей, но это не главное, а главное состоит в том, что мы в 6 раз увеличили бы выпуск продукции.

И так обстоит дело, товарищи, не только на Клинской фабрике. Такую картину можно наблюдать почти на каждом заводе. Поезжайте на любой завод и вы найдете много подобных примеров.

В одном из своих выступлений я уже рассказывал, что, когда я был в Америке, президент Эйзенхауэр попросил свою приятельницу, которая владела крупным заводом фирмы «Места» в Питтсбурге, чтобы нас пустили на этот завод. В Соединенных Штатах правительство не может вас пригласить на завод без разрешения фабриканта — хозяина фирмы. Она проявила любезность, и мы смогли побывать на заводе этой фирмы, который у американцев, как мне сказали, не на плохом счету. Иду по цеху и вижу, что дорожку только что подремонтировали: видимо, была выбоина и ее недавно заасфальтировали. Говорю директору:

— Это сделано к нашему приезду?

— Да,— отвечает он.

— У нас тоже так делают,— замечаю я,— вижу, что и у вас это практикуется! **(Оживление в зале. Аплодисменты).**

Иду дальше, стоит долбежный станок. Высказываю замечание, что вот уже лет 50 прошло с тех пор, как я работал на заводе, где были такие же долбежные станки. На заводе есть и новое, есть и старое оборудование. В том же цехе мы видели простую ножовку, к которой приспособили моторчик. И вот она пилит. Увидев ее, я сказал представителю фирмы, что еще в 1909 году, когда я был мальчишкой, вот так же пилил на заводе, а вы сейчас, через полвека, делаете это в Америке.

Повторяю, давайте пойдемте вместе на любой завод, и мы увидим немало устаревшего оборудования. Конечно, обновление оборудования зависит не только от директоров предприятий. Это зависит и от того, что мы не успеваем в необходимых масштабах производить новое оборудование, чтобы заменить им старое, отжившее. Нам, видимо, надо сейчас обратить главное внимание на расширение производства более совершенного станочного оборудования, создание автоматических линий, станков-автоматов. И, конечно, следует совершенствовать инструмент, рабочие приспособления.

Над этим надо серьезно подумать Госплану, совнархозам и Госпланам республик.

Товарищи! Наша партия подняла народы Советского Союза на построение коммунистического общества. Многие годы назад, когда мы только еще вышли из гражданской войны и делали первые шаги в строительстве социализма, Владимир Ильич Ленин завещал нам: «...**подготовить** — работой долгого ряда лет подготовить — переход к коммунизму». (Соч., том 33, стр. 36).

И вот этот долгий ряд лет, о которых говорил Ленин,— пройден. Целые поколения советских людей, не жалея пота в труде и самой жизни в борьбе с жестокими врагами, выполнили завещание Ленина и подготовили переход к коммунизму. Мы с вами не только добились этого, но сами уже непосредственно приступили к строительству коммунизма. **(Продолжительные аплодисменты).**

У нашей партии, у советского народа есть теперь новая Программа. Программа партии — это закон нашей жизни и деятельности. Главное теперь — успешно осуществить Программу.

Партийные организации проводят большую организаторскую работу по претворению в жизнь решений XXII съезда, широко развернута пропаганда материалов съезда партии. Это хорошо. Но вместе с тем следует отметить такой существенный недостаток в нашей организационной и пропагандистской работе.

Зачастую партийные работники, пропагандисты, агитаторы, а также органы печати в своих выступлениях о Программе партии и в освещении ее отдельных положений акцентируют внимание главным образом на том, что будет через 20 лет, каких результатов мы достигнем к концу этого периода.

Некоторые работники только и твердят: к концу второго десятилетия экономика возрастет во столько-то раз, у нас будет то-то и то-то, квартиры, мол, будут бесплатные, проезд на транспорте бесплатный и прочее и прочее. Словом, расписывают все блага коммунизма.

Повторяют только одно: блага, блага, блага. У людей может создаться впечатление, что все это придет само собой. Слушая такие речи, некоторые люди могут сказать: чего же ты уговариваешь, давай скорее эти блага. Но, думаю, что будут и такие люди, которые остановят оратора и спросят: вы лучше скажите — как этого достигнуть и кто же будет заботиться о том, чтобы создавать эти блага!

Конечно, легче сказать о том, что будет через 20 лет. Почему легче? Говорить о том, что будет через 20 лет, значит говорить о более высоких показателях, чем мы имеем сегодня. А сказать о том, что нужно делать сегодня,— это значит говорить о том, что надо делать больше, чем делается теперь, говорить о преодолении имеющихся недостатков. Делать больше сегодня — это значит завтра иметь больше!

Некоторые ораторы идут по линии наименьшего сопротивления, становятся на самый легкий путь, обходя то, что надо делать сегодня и завтра. Это наносит ущерб нашей пропаганде, следовательно, делу нашей партии.

Нужно правильно инструктировать докладчиков, пропагандистов и агитаторов, обеспечивать их необходимыми справочными материалами, чтобы доклады, лекции, выступления были не беспредметными, а содержательными, интересными, чтобы они были связаны с теми задачами, которые нам предстоит решить.

Необходимо освещать не только конечные результаты, а больше внимания сосредоточивать на начальном этапе выполнения Программы, на том, чтобы убрать с пути все, что мешает нашему продвижению вперед.

Нельзя представлять себе строительство коммунизма так: приехал к берегу, сел на какое-то судно, переплыл на другой берег, и вот ты уже в коммунизме. Нет, так сразу не переплывешь.

В вопросах строительства коммунизма нельзя перепрыгивать с начального этапа на конечный, намеченный Программой партии. Этот путь нужно пройти по земле, в напряженном труде и борьбе.

На всем пути двадцатилетней борьбы за построение коммунизма надо упорно работать, трудиться каждый день и каждый час. Трудом и только трудом можно создать материально-техническую базу коммунизма, обеспечить создание всех средств удовлетворения материальных потребностей народа и его духовных запросов.

Товарищи! В. И. Ленин, Коммунистическая партия, поднимая народ на революцию, боролись за освобождение рабочего класса от угнетателей, за лучшую, свободную жизнь трудящихся. После революции враги предприняли все, чтобы задушить Советскую власть, отнять у народа его завоевания. Рабочему классу, трудящимся массам пришлось пережить четырехлетнюю гражданскую войну и иностранную интервенцию. Народу приходилось главным образом не создавать, а даже разрушать в войне то, что было создано трудом народа, своею кровью поливать родную землю, отстаивая ее от многочисленных врагов. Сотни тысяч людей отдали жизнь за то, чтобы отстоять в жестокой борьбе свободу трудового народа, право народа строить свою жизнь так, как это сказано в нашем марксистско-ленинском учении.

Этот труднейший этап в жизни нашего народа был с честью пройден. Те огромные трудности, которые пришлось пережить народу после Октябрьской революции, не идут ни в какое сравнение с трудностями роста, которые переживаем мы теперь. Рабочий класс, трудовое крестьянство, весь советский народ, преодолев все трудности и преграды на своем пути, так перестроили свое хозяйство, что в исторически короткий срок создали из экономически отсталой России самое передовое социалистическое государство, которое занимает теперь по развитию экономики второе место в мире, а по вопросам науки и культуры — первое место в мире. **(Бурные аплодисменты).**

Давайте, товарищи, будем думать о том, какие рубежи нам надо брать уже сейчас в нашем коммунистическом строительстве, а не говорить только о том, что будет в последний год двадцатилетия. Легко сказать о том, что намечено достигнуть через двадцать лет. Показать, как достигнуть этого, значительно сложнее. Но мы должны, обязаны делать это. Мы должны сами правильно понимать то, что надо делать сегодня, и проводить правильную линию. Тогда наши силы будут все время наращиваться, и советский народ быстрее придет к торжеству коммунизма.

У нас часто повторяют, что в строительстве коммунизма важное значение имеет повышение производительности труда. Это правильно, об этом надо говорить. Но нередко это произносится как дежурная фраза, употребляемая, так сказать, для украшения выступления. Надо сказать, что, к сожалению, еще далеко не все работники партийных и хозяйственных органов думают над тем, из чего складывается высокая производительность, что нужно делать для того, чтобы неуклонно повышалась производительность труда, сокращались затраты труда на единицу изделия, *повышалось качество продукции.*

Эти вопросы должны всегда быть в центре всей нашей организационной и пропагандистской работы. Всем нам надо самоотверженно работать, трудиться по-ленински, отдавая великому делу всю свою энергию, все знания. Только так мы можем построить коммунизм.

Разрешите от имени Центрального Комитета партии и Советского правительства еще раз пожелать вам, дорогие товарищи, а в вашем лице всей армии железнодорожников страны дальнейших успехов в вашем большом и очень нужном для народа труде на благо нашей великой Родины, во имя победы коммунизма! **(Бурные аплодисменты).**

Пусть быстрее движется наш советский локомотив к великой цели — к коммунизму. **(Бурные, продолжительные аплодисменты. Все встают. Возгласы «Ура!», «Да здравствует родная Коммунистическая партия!»).**

* * *

Центральному Комитету Коммунистической партии Советского Союза, Совету Министров СССР

Мы, участники Всесоюзного совещания работников железнодорожного транспорта, от имени всех советских железнодорожников шлем ленинскому Центральному Комитету нашей родной Коммунистической партии и Советскому правительству горячий сердечный привет.

Работники железнодорожного транспорта, как и все трудящиеся нашей великой Родины, с небывалым творческим подъемом самоотверженно трудятся над практическим осуществлением исторических решений XXII съезда и новой Программы КПСС. Исключительно важное значение для ускорения темпов коммунистического строительства имело осуждение ленинским Центральным Комитетом и всей партией культа личности Сталина, чуждого духу марксизма-ленинизма, и ликвидация его последствий, идейный и политический разгром антипартийной, фракционной группы Молотова, Кагановича, Маленкова и других.

Железнодорожный транспорт волей партии неуклонно развивается вместе с другими отраслями народного хозяйства страны. Высокими темпами растут перевозки. Претворяются в жизнь принятый Центральным Комитетом партии и Советом Министров СССР по предложению товарища Никиты Сергеевича Хрущева генеральный план электрификации железных дорог и намеченная Коммунистической партией программа технической реконструкции транспорта. Сейчас свыше 60 процентов всего грузооборота выполняется прогрессивными видами тяги. Отечественная промышленность все больше оснащает железные дороги электровозами и тепловозами, большегрузными вагонами, высокопроизводительными машинами и механизмами, новейшими средствами автоматики и телемеханики.

Вместе с тем мы ясно себе представляем, что у нас еще немало нерешенных вопросов. И мы учимся у партии, у Центрального Комитета, как надо устранять недостатки, преодолевать трудности и приводить в действие богатые резервы, которыми располагают железные дороги, все предприятия транспорта.

С каждым днем мы все больше ощущаем ту огромную заботу, которую проявляют партия, правительство и лично товарищ Никита Сергеевич Хрущев о железнодорожном транспорте и его людях. Это нас глубоко радует и воодушевляет на новые *большие дела. Мы будем всемерно стремиться к тому, чтобы* ускорить технический прогресс, в тесном взаимодействии с другими видами транспорта полнее удовлетворять потребности промышленности, сельского хозяйства, всех отраслей нашей экономики и населения в перевозках, сокращать сроки доставки и всемерно удешевлять перевозки грузов. Наш долг — еще лучше организовать пассажирские перевозки и сделать так, чтобы все вокзалы, все поезда были образцом порядка и уюта, подлинно культурного обслуживания советского человека.

Железнодорожники горды тем, что еще на заре Советской власти среди железнодорожных рабочих зародились первые коммунистические субботники, которые Владимир Ильич Ленин назвал «великим почином». На предприятиях транспорта, как и в других отраслях народного хозяйства страны, все больший размах получает патриотическое движение за коммунистический труд. Сердечные слова приветствия товарища Никиты Сергеевича Хрущева коллективу депо Москва-Сортировочная — инициатору этого замечательного движения в связи с присвоением звания предприятия коммунистического труда вызвали новый подъем соревнования за звание ударников, бригад, цехов и предприятий коммунистического труда. Сейчас за это почетное звание соревнуются около двух миллионов железнодорожников.

Для решения величественных задач, поставленных в Программе КПСС, железнодорожники под руководством партийных организаций, при активном участии профсоюзов и комсомола будут изо дня в день упорно работать над выполнением и перевыполнением производственных планов и заданий, дальнейшим перевооружением железных дорог на основе новейших достижений науки и техники, совершенствованием всех сторон организации *перевозочного процесса, бороться за более полное* использование резервов, повышение эффективности новой техники, капитальных вложений, добиваться неуклонного роста производительности труда и снижения себестоимости перевозок.

Высокая оценка, которую дал на совещании товарищ Никита Сергеевич Хрущев работе железнодорожников, вдохновляет нас на еще более самоотверженный труд, и мы сделаем все, чтобы достигнуть нового мощного подъема железнодорожного транспорта.

От имени советских железнодорожников мы обращаем к Коммунистической партии и ее ленинскому Центральному Комитету от всего сердца идущие слова горячей любви и преданности и заверяем свою родную партию, что с честью выполним задачи, поставленные перед нами XXII съездом и Программой КПСС. Все свои знания, энергию, волю, всю творческую силу *разума и мастерство мы отдадим великому делу* строительства коммунистического общества в нашей стране.

Да здравствует славная Коммунистическая партия, ведущая советский народ к торжеству коммунизма!

Да здравствует ленинский Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза!

Да здравствует Советское правительство!

Да здравствует коммунизм!

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

ПРОТИВ ВРЕДНОЙ ПУТАНИЦЫ В ВОПРОСАХ ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА

По поводу одного выступления журнала «Москва»

Вчера в «Правде» была подвергнута критике статья А. Коробова, П. Ревякина, В. Тыдмана и Н. Четуновой «Как дальше строить Москву?», опубликованная в третьем номере журнала «Москва» за 1962 год. Мы полностью согласны с критикой и хотим подробнее остановиться на некоторых ошибочных и вредных положениях статьи. На наш взгляд, это имеет большое принципиальное значение.

В редакционном примечании к статье сообщается, что она написана по материалам проведенной журналом беседы «за круглым столом» с архитекторами Института Генерального плана г. Москвы и что редколлегия рассматривает ее как начало широкой дискуссии, которую намерен провести журнал.

Идея проведения на страницах печати широкого обмена мнениями по актуальнейшим проблемам развития Москвы заслуживает всемерного одобрения. Однако первый шаг, сделанный в этом направлении редакцией журнала «Москва», надо признать по меньшей мере неудачным. Статья «Как дальше строить Москву?» изобилует серьезными ошибками, которые способны лишь дезориентировать общественное мнение.

Трудно сказать, чего больше в этой статье: вопиющей безответственности, профессионального невежества или злопыхательства.

Авторы утверждают, что Генеральный план Москвы разрабатывается келейно, без учета общественного мнения, что в этом деле еще не изжиты последствия культа личности Сталина. Они обвиняют московские организации в нарушении ленинских принципов отчетности перед населением.

Подобное безответственное обвинение — плод полной неосведомленности авторов о действительном положении дел. Важнейшие проекты, и в первую очередь проекты планировки и застройки жилых районов, а также планы перспективного развития города рассматриваются и обсуждаются на расширенных сессиях районных Советов и пленумах районных комитетов КПСС с участием широкого актива трудящихся, на заседаниях депутатских комиссий, в исполкоме Московского Совета, на градостроительном совете Главного архитектурно-планировочного управления, в Союзе архитекторов. При Московском городском комитете КПСС работает градостроительная комиссия, в состав которой входят крупнейшие специалисты, представители творческих союзов и общественности. Все важнейшие вопросы реконструкции Москвы рассматриваются правительством и Центральным Комитетом КПСС. Огромное внимание застройке столицы уделяет Никита Сергеевич Хрущев.

За последние годы установилась добрая традиция, когда в дни всенародных праздников архитекторы столицы отчитываются перед народом, выставляя на магистралях и площадях города проекты новых зданий, жилых районов и кварталов. Проекты подвергаются широкому обсуждению с принципиальной, порой суровой критикой. Доклады о планах строительства и реконструкции Москвы систематически проводятся на фабриках и заводах, в учреждениях, в парках.

О какой же келейности может идти речь? Это досужий вымысел оторванных от жизни авторов статьи.

По мысли редколлегии журнала «Москва» в статье намечалось отразить большую работу московских организаций, направленную на решение важнейших проблем развития города. Казалось бы, при этом следовало остановиться на уже достигнутых реальных результатах. Ведь достижения в строительстве и реконструкции Москвы в последние годы поистине разительны! В практике градостроительства в Москве последовательно проводится линия партии на решительное преодоление излишеств и ненужного украшательства в архитектуре и строительстве. Благодаря проводимой партией политике индустриализации жилищно-гражданского строительства его объемы и темпы неизмеримо возросли. **Около 500 тысяч жителей Москвы ежегодно получают новые благоустроенные квартиры.** В результате возросших объемов строительства стало возможным осуществить грандиозные градостроительные мероприятия. Крупнейшие районы столицы уже сливаются в целостные фрагменты новой Москвы. В этом нетрудно убедиться, если мысленно представить себе обширное пространство, охватывающее Юго-Запад, старое Дорогомилово, Нескучный сад, Парк культуры и отдыха имени М. Горького и Фрунзенскую набережную...

Но, к сожалению, у авторов статьи «Как дальше строить Москву?» не нашлось слов, чтобы рассказать о той большой созидательной работе, которая проводится в столице.

В реконструкции Москвы, как и в каждом большом деле, есть немало недостатков. И о них надо говорить. Но как это делают авторы упомянутой статьи?

Вот лишь некоторые из их рекомендаций: прекратить реконструкцию Садового кольца; остановить строительство пешеходных переходов под улицами, потому что, если «все такого рода планы будут целиком осуществлены, москвичам уже мало придется ходить по поверхности земли, как то свойственно человеку». Прожектеры из журнала «Москва» предлагают застроить территорию в 400 гектаров, где намечено создать центральный парк Юго-Западного района. Всего не перечесть!

Еще хуже, когда высказывания авторов статьи, опирающиеся якобы на мнение архитекторов из Института Генерального плана, на деле представляют собой низкопробную фальшивку. Цитируем буквально:

> «Воды в городе уже сейчас начинает не хватать. Москва с ее индустрией выпила почти всю ближнюю воду. Институт Генплана занят сейчас очень трудной, требующей миллиардных ассигнований проблемой постройки канала, который приведет в Москву воду из Оки».

И это пишется в то время, как **потребление воды на душу населения возросло в Москве до 500 литров в сутки, т. е. превысило аналогичный показатель крупнейших столиц капиталистического мира.** К 1965 году подача воды в сутки достигнет 600 литров на 1 человека, и, лишь для того, чтобы обеспечить достижение невиданной нормы в 1.000 литров, нужно построить новый канал, о котором идет речь в статье.

Одна из основных проблем современного градостроительства — проблема качественного и количественного развития в городах промышленности и других предприятий, являющихся базой для трудоустройства населения и влияющих, таким образом, на численность населения городов.

Как известно, **развитие промышленности в Москве осуществляется преимущественно за счет модернизации капитального фонда промышленных зданий, широкого внедрения новой техники, автоматизации и механизации производственных процессов, что обеспечивает рост производительности труда без увеличения численности занятых рабочих и служащих.** Наряду с этим принимаются действенные меры к изменению профиля производств, вывода вредных цехов, а также установки различных фильтрующих устройств.

Современное промышленное предприятие не имеет ничего общего со старым окутанным дымом и копотью заводом. И если сегодня еще есть в Москве отдельные предприятия, доставляющие неприятности близлежащим кварталам, то это лишь временное явление.

Может ли большой город жить вообще без промышленности?

Конечно, нет! Ведь **именно труд является стимулом жизни, он определяет импульс жизни города, а культура промышленного производства способствует росту культуры во всех многообразных областях нашей жизни.**

Иного мнения придерживаются авторы статьи. Они приходят к выводу, что при сохранении в Москве промышленности «исторические, национальные черты Москвы, а с ними и ее международное значение в этом случае неизбежно пострадают...». Вот как представляют себе коммунистическую Москву А. Коробов, П. Ревякин, В. Тыдман и Н. Четунова.

> «Не удивляйтесь отсутствию грохота и бензинной гари,— пишут они.— «Маленькие Везувии» (так авторы называют выхлопные трубы автомобилей.— **Ред.**) давно уже превратились в бесшумные чистые машины. Появились электромобили. Грузовиков не видно даже и на объездных кольцах — грузы носят вертолеты.
>
> Да и не так уж много нужно теперь Москве грузов. Ведь заводы и фабрики сами перебрались к сырью. Москва оставила себе лишь «чистое» производство, непосредственно нужное городу. Исследовательские, опытные предприятия расселились на почтительном расстоянии от всяких городов».

Какое вопиющее невежество! Нет нужды подробно комментировать процитированный абзац. Напомним лишь, что так называемые «чистые», иначе говоря, обслуживающие, отрасли промышленности и городского хозяйства могут обеспечить трудоустройство примерно 30 процентов населения. А остальные?

Фантазия авторов родила город-тунеядец, а не город коммунистического общества, где труд станет для всех первой жизненной потребностью, осознанной необходимостью.

Рассуждая о промышленности и транспорте Москвы, авторы статьи в нескольких местах уделяют внимание проблеме чистоты воздушного бассейна города. Слов нет, это действительно важнейшая проблема для всех крупных городов мира.

К нашему счастью, в Москве, как и в других крупных городах страны, эта задача постепенно, но успешно решается благодаря газификации и электрификации, а также мероприятиям и строгому контролю, осуществляемым санитарно-эпидемиологической службой.

За последние годы в Москве оборудованы 1.534 газопылеулавливающие и рекуперационные установки, газифицировано 540 промпредприятий, свыше 100 тысяч домовых печей и более 1.000 котельных жилых зданий и коммунально-бытовых объектов. Выведено 16 предприятий, а также 66 цехов и производств, загрязнявших воздушный бассейн города. На специально организованных 25 стационарных пунктах ведется лабораторный контроль за состоянием воздушного бассейна. **По сравнению с 1950 годом запыленность в среднем снизилась в 5—6 раз, а загазованность сернистым газом уменьшилась против 1956 года в три раза.**

Как известно, в Москве ведется интенсивное строительство пешеходных переходов и автомобильных туннелей на улицах города, что обеспечивает безопасность и непрерывность движения транспорта. Исследования атмосферного воздуха в местах расположения этих переходов и туннелей показали снижение концентраций окиси углерода и углеводородов. Так, после ввода транспортного туннеля на площади Маяковского концентрация окиси углерода и углеводородов снизилась в 4.5 раза.

Спрашивается: зачем же понадобилось авторам статьи представлять положение дел в извращенном свете?

Так, например, они пишут:

> «Отгородиться защитной зоной можно от вредных промышленных выбросов одного предприятия, другого... Но, когда предприятия, загрязняющие воздух, разбросаны в сущности по всему городу, когда их вредные выбросы накладываются друг на друга, защитные зоны мало от чего могут защитить».

Такое лживое заявление способно не на шутку встревожить москвичей. Но пусть они не верят А. Коробову, П. Ревякину и др. По советским законам санитарно-защитные зоны шириной в 50 метров окружают любые промышленные предприятия, в том числе и не создающие никаких вредных выбросов. При этом в сферах санитарных зон находится не более 15 процентов всей территории города, значительная часть которых еще не застроена, а в сферах вредных выбросов — ничтожный процент.

Рисуя Москву будущего, авторы смотрят на город завтрашнего дня с вертолета.

> «...Оттуда легче будет увидеть все разом,— пишут они.— Ведь густого полога дыма уже нет больше над городом, солнечные лучи свободно льются на московскую землю. Они уже давно оживили задыхавшиеся в чаду ядовитых газов старые сады и парки, безвременно умиравшие на улицах деревья...».

Почему же это город «будущего»? Ведь это — наша сегодняшняя Москва.

Выйдем сегодня на улицы нашей столицы, одетые в зеленый наряд, пройдем в парки, на бульвары, в богато озелененные жилые кварталы новых районов. Нет над ними густого полога дыма! Нет чада ядовитых газов! Нет безвременно умирающих деревьев!

Авторы попросту пытаются обмануть общественность. Плохую услугу оказал своим читателям журнал «Москва», который призван помогать строительству и реконструкции столицы, мобилизовать общественное мнение на устранение действительных недостатков.

Случайны ли эти ошибки? Нет! Они — прямое следствие тенденциозности в суждениях авторов, использовавших страницы журнала «Москва» для протаскивания давно отброшенной, политически несостоятельной идеи о консервации исторически сложившейся части Москвы как музейного города, о подчинении всей жизни нашей столицы традициям старины.

Градостроительство представляет собой такую область человеческой деятельности, в которой решаются не только инженерно-технические и эстетические, но в первую очередь **социальные задачи.** Правильное решение последних определяет пути развития городов с целью создания наилучших условий для жизни людей в сферах труда, быта и отдыха. Именно такую задачу ставит партия перед советским градостроительством.

Прошлое Москвы, ее история неотделимы от будущего города. Мы восхищаемся замечательными творениями зодчих прошлых эпох. В этих произведениях, многие из которых вошли в сокровищницу мировой культуры, отразился национальный гений русского народа. Однако мы не можем предпочесть прошлое Москвы ее настоящему или будущему, ради которого мы живем и трудимся.

Этого не понимают или не хотят понять А. Коробов, П. Ревякин, В. Тыдман и Н. Четунова. И в своем заблуждении они становятся на путь противопоставления старины всему новому, прогрессивному. Рисуя черными красками нашу действительность, они тем самым пытаются дискредитировать творческие усилия и достижения московских архитекторов и строителей, выставить их перед лицом общественности варварами и невеждами, а себя спасителями исконно русских традиций.

Один из авторов статьи — П. Ревякин, специализировавшийся на преподавании акварельной живописи в Московском архитектурном институте, давно оторвался от архитектурной практики. Тем не менее за последние годы он неоднократно выступает в печати со статьями, в которых под флагом уважения к традициям опорочивает работу, проводимую по планировке и застройке Москвы.

Эти тенденции ощущаются и в статье «Как дальше строить Москву?».

> «Преступая,— пишут авторы,— ленинский закон о неприкосновенности взятых под охрану государства исторических памятников, пренебрегая народным мнением, уничтожили невозвратимые сокровища народного зодчества: чудесные палаты Голицына в Охотном ряду, палаты XVI века в Крестовоздвиженском переулке, дом № 1 на Б. Полянке, построенный знаменитым архитектором В. И. Баженовым, и множество других...».

Да кто дал авторам право так вольно истолковывать заветы великого Ленина и выступать от имени народа? Разве народ предпочел бы видеть сегодня Охотный ряд таким, каким он был до революции? Разве он согласился бы на сохранение нескольких старых зданий, отказавшись во имя этого от расширения узких и кривых московских улиц, от строительства метрополитена? Нет, то, что написали А. Коробов, П. Ревякин, В. Тыдман и Н. Четунова,— это не забота о тех исторических памятниках, о которых говорилось в ленинском декрете, а обывательское брюзжание по поводу нового.

В статье не нашлось места для рассказа о том, что **в послевоенные годы были подняты из руин, восстановлены и реставрированы более 1.000 памятников архитектуры в Ленинграде, Пскове, Новгороде и других городах, разрушенных в период фашистской оккупации. В Москве за последние годы отремонтировано много исторических сооружений и домов, имеющих большую ценность.**

Чтобы скрыть свою боязнь нового, авторы предпочли не высказывать отношения к строительству в Москве современных по архитектуре зданий вблизи старых ансамблей. Зато они, сославшись на пример Австрии, лицемерно сокрушаются, что в Вене против старого здания оперы построена новая «коробка из камня и стекла».

В этом вопросе проявилась профессиональная несостоятельность авторов статьи, в первую очередь доктора архитектуры П. Ревякина. Ведь совершенно очевидно, что именно благодаря простоте форм и контрастности архитектурного решения современные здания не только не вступают в противоречие со старыми сооружениями, но, наоборот, способствуют выявлению архитектурных достоинств последних. Об этом свидетельствует, в частности, пример удачного строительства в Кремле Дворца съездов, создатели которого заслуженно удостоены Ленинской премии.

Юго-Западный район составляет законную гордость москвичей. Этот пример нового массового строительства в широчайшем градостроительном масштабе получил признание во всем мире. Здесь впервые осуществлен принцип строительства микрорайонов, разработанный за последние годы советской градостроительной наукой на основе обобщения лучшего отечественного и зарубежного опыта. Именно на Юго-Западе, и в частности в Новых Черемушках, было положено начало массовому крупнопанельному домостроению, являющемуся новым прогрессивным шагом в развитии строительной техники и архитектуры.

Легко поэтому понять наше возмущение, когда в статье «Как дальше строить Москву?» мы обнаружили злобную критику Юго-Западного района, сводящую на нет все его бесспорные достоинства, когда прочитали утверждение авторов, что «градостроительная наука у нас пока, по существу, лишена глубокого фундамента статистически систематизированных, изученных, анализированных фактов».

Такое измышление граничит с клеветой! Именно на основе достижений советской градостроительной науки и других наук, на основе систематизации, изучения и анализа опыта московские организации разрабатывают текущие и перспективные планы строительства.

Какой же совет дают авторы статьи после критики строительства Юго-Западного района? Где они рекомендуют московским зодчим черпать творческое вдохновение? Оказывается, в архитектуре старинной крепости в Изборске. Но не только в ней. Рассуждая о том, какой представится коммунистическая Москва ее будущим жителям, А. Коробов, П. Ревякин, В. Тыдман и Н. Четунова пишут:

> «...Восстановленные древние соборы и церкви стали очагами художественного и атеистического воспитания. В них открылись лектории и планетарии, музеи, залы собраний, выставки народного творчества. Изучая шедевры древнего зодчества, юные москвичи учатся гармонии размеров и форм, учатся понимать и любить прекрасное».

Но разве можно воспитывать эстетические вкусы советских людей на искусстве только лишь прошлого, как бы оно ни было прекрасно? Мы не нашли в статье ни одной строки, которая говорила бы о роли современной архитектуры в формировании эстетических вкусов людей будущего коммунистического общества. А ведь в этом отношении архитектура сыграет свою роль только в том случае, если она будет соответствовать уровню развития **современной** науки и техники, если она будет создавать сооружения, предназначенные для совершенно новых условий коммунистического труда, быта и отдыха людей.

* * *

В заключение следует заметить, что опубликование статьи «Как дальше строить Москву?» вызвало возмущение архитекторов, принимавших участие в беседе «за круглым столом». В письме, адресованном редакционной коллегии журнала «Москва», они пишут, что авторы статьи в угоду своим явно тенденциозным стремлениям огульного охаивания всей практики социалистической реконструкции и застройки Москвы пошли по пути грубого искажения фактов, изложенных в беседе.

Несмотря на то, что директор Института Генерального плана тов. Евстратов и инженер А. Сегединов после прочтения рукописи статьи заявили одному из авторов — Н. Четуновой категорическое возражение против опубликования материалов, искажающих смысл беседы, статья на страницах журнала все же появилась.

Глубоко возмущенные недобросовестными приемами авторов статьи, работники Института Генерального плана выражают решительный протест против произвольного использования материалов беседы с ними и глубокое сожаление по поводу того, что их имена упоминаются в этом недостойном литературном произведении.

К этому справедливому мнению присоединяются и все нижеподписавшиеся.

В. Андреев — архитектор, руководитель мастерской № 1 «Моспроекта», член-корреспондент Академии строительства и архитектуры СССР, член правления Союза архитекторов СССР, лауреат Государственной премии; **А. Власов** — главный архитектор Управления по проектированию Дворца Советов, действительный член Академии строительства и архитектуры СССР, первый секретарь правления Союза архитекторов СССР, лауреат Государственной и Ленинской премий; **С. Вахтангов** — архитектор, руководитель мастерской № 13 «Моспроекта»; зам. председателя Московского отделения Союза архитекторов СССР; **В. Гельфрейх** — архитектор, профессор, руководитель мастерской № 4 «Моспроекта», действительный член Академии строительства и архитектуры СССР, лауреат Государственной премии; **А. Галактионов** — архитектор, главный архитектор Института Генерального плана, кандидат архитектуры; **Г. Дукельский** — архитектор, ученый секретарь Градостроительного совета Главного архитектурно-планировочного управления гор. Москвы, член правления Московского отделения Союза архитекторов СССР; **Н. Евстратов** — архитектор, директор Института Генерального плана гор. Москвы; **А. Заславский** — архитектор, постоянный член Градостроительного совета Главного архитектурно-планировочного управления гор. Москвы, член-корреспондент Академии строительства и архитектуры СССР; **Б. Иофан** — архитектор, руководитель мастерской № 6 «Моспроекта», член-корреспондент Академии строительства и архитектуры СССР, член правления Союза архитекторов СССР, лауреат Государственной премии; **И. Ловейко** — архитектор, действительный член Академии строительства и архитектуры СССР, член президиума правления Союза архитекторов СССР, лауреат Государственной премии; **В. Лагутенко** — инженер, генеральный конструктор — начальник конструкторского бюро Института типового и экспериментального проектирования, Герой Социалистического Труда, член правления Союза архитекторов СССР, лауреат Государственной премии, член-корреспондент Академии строительства и архитектуры СССР; **Г. Львов** — инженер, главный инженер Института типового и экспериментального проектирования, лауреат Ленинской премии; **Б. Мезенцев** — архитектор, кандидат архитектуры, член-корреспондент Академии строительства и архитектуры СССР, член президиума правления Московского отделения Союза архитекторов СССР, лауреат Государственной премии; **А. Мндоянц** — архитектор, руководитель архитектурной мастерской Главного архитектурно-планировочного управления гор. Москвы, лауреат Государственной и Ленинской премий; **З. Розенфельд** — архитектор, директор Института типового и экспериментального проектирования, действительный член Академии строительства и архитектуры СССР, член президиума правления Союза архитекторов СССР, лауреат Государственной премии; **А. Сегединов** — инженер, главный инженер мастерской № 1 Института Генерального плана; **Е. Стамо** — архитектор, руководитель мастерской № 3 «Моспроекта», лауреат Ленинской премии; **Г. Фомин** — инженер, первый заместитель начальника Главного архитектурно-планировочного управления гор. Москвы; **Н. Уллас** — архитектор, заместитель начальника Главного архитектурно-планировочного управления гор. Москвы, лауреат Ленинской премии, член президиума правления Московского отделения Союза архитекторов СССР; **Д. Чечулин** — архитектор, руководитель мастерской № 16 «Моспроекта», действительный член Академии строительства и архитектуры СССР, лауреат Государственной премии, член правления Союза архитекторов СССР; **Ю. Шевердяев** — архитектор, руководитель мастерской № 8 «Моспроекта», член правления Союза архитекторов СССР.



СОФИЯ. Монумент в честь Советской Армии.

* * *

БОЛГАРИЯ В ЭТИ ДНИ

СОФИЯ, 10 мая. (**Соб. корр. «Правды»**). Трудящиеся народной Болгарии живут в эти дни волнующей вестью о том, что их страну с ответным визитом посетит советская партийно-правительственная делегация во главе с товарищем Н. С. Хрущевым. По стране проходят массовые митинги. Радостные чувства, вызванные этим сообщением, трудящиеся выражают в своих письмах, многие из которых публикуются на страницах газет, передаются по софийскому радио.

«Словно весенняя ласточка, разнеслась по селу радостная новость о предстоящем приезде в нашу страну советской партийно-правительственной делегации во главе с Никитой Сергеевичем Хрущевым,— пишет в газете «Работническо дело» секретарь партийного комитета общины из Пловдивского округа Д. Диваров.— В наше село Брестовица приезжало много гостей из разных стран и разных континентов. Но незабываемыми всегда остаются дни, когда у нас гостят советские люди. Встречи с ними укрепляют веру в светлое коммунистическое будущее, нашу твердую решимость неуклонно идти по пути социалистического строительства».

«Весть о предстоящем приезде в Болгарию посланцев советского народа во главе с Н. С. Хрущевым,— продолжает Д. Диваров,— вызвала огромный трудовой энтузиазм у кооператоров. Дни, оставшиеся до приезда дорогих гостей, стали днями ударного труда на кооперативных полях».

Рабочие Коларовградской мебельной фабрики пишут: «Наши две страны, как и весь социалистический лагерь, плечом к плечу борются за мир во всем мире. Нет сомнения в том, что приезд в нашу страну советской партийно-правительственной делегации и лично Никиты Сергеевича Хрущева будет новым ударом по агрессивным намерениям империалистов, будет содействовать укреплению мира на Балканах и во всем мире».

Коллектив фабрики приглашает дорогих гостей побывать на предприятии.

«В нашу страну прибудет советская партийно-правительственная делегация во главе с Н. С. Хрущевым,— пишет комсомолец из города Лом Велчо Димитров.— Эта весть меня глубоко обрадовала. Все честные люди на земле знают Никиту Сергеевича Хрущева как неутомимого борца за мир и дружбу между народами».

Болгарская печать публикует сегодня многочисленные сообщения о митингах в стране, посвященных визиту советской партийно-правительственной делегации. На массовом митинге рабочих и служащих текстильного комбината имени Георгия Димитрова в городе Сливене коллектив комбината решил в честь приезда советских гостей объявить дни с 9 мая и до конца пребывания партийно-правительственной делегации в Болгарии ударными днями. Огромный трудовой подъем царит на строительстве Кремиковского металлургического комбината. С удвоенной энергией идут монтажные работы.

Подчеркивая исключительное значение предстоящего визита советской партийно-правительственной делегации, газета «Отечествен фронт» в редакционной статье пишет:

Наша страна готовится к большому всенародному празднику — празднику животворной, как солнце, братской болгаро-советской дружбы, празднику беззаветной верности ленинскому знамени, под которым мы плечом к плечу с Советским Союзом идем к коммунизму.

Трудовая Болгария с открытым сердцем ждет посланцев советского народа, ждет дорогого Никиту Сергеевича Хрущева, которого трудящиеся братской страны называют великим другом болгарского народа.

В. ТЕСЛЕНКО.

ПЛЕНУМ ЦК БОЛГАРСКОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ

СОФИЯ, 10 мая. (**Соб. корр. «Правды»**). Здесь опубликовано сообщение о состоявшемся 8—9 мая 1962 года расширенном пленуме ЦК Болгарской коммунистической партии. Пленум заслушал доклад члена Политбюро ЦК БКП Станко Тодорова об основных показателях четвертого пятилетнего плана, обсудил и утвердил директивы Центрального Комитета БКП по плану развития Болгарии в годы четвертой пятилетки (1961—1965).

НА ПОЛЯХ РОДИНЫ

ДЕРЖАТЬ РАВНЕНИЕ НА ПЕРЕДОВЫХ МЕХАНИЗАТОРОВ, УМЕЛО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ТЕХНИКУ

Ставропольский край

В степях Ставрополья прошли обильные майские дожди. Быстро пошла в рост озимая пшеница, всюду зазеленели ровные квадраты сахарной свеклы и подсолнечника.

Горячие дни настали для кукурузоводов. Всюду идет массовый сев «королевы полей». По примеру трактористов колхоза имени Сараева Петровского района развертывается соревнование за высокопроизводительное использование техники, за перевыполнение сменных норм. Механизаторы колхоза «Правда» этого района ведут работы на повышенных скоростях. Тракторист Иван Белозеров довел дневную выработку до 36 гектаров. Механизатор Алексей Белозеров за 11 дней засеял кукурузой 288 гектаров.

Всего по краю уже засеяно кукурузой 750 тысяч гектаров против 170 тысяч гектаров к этому времени в прошлом году.

Саратовская область

Безбрежным морем зазеленели омытые дождями всходы на полях крупнейшего в области Пугачевского колхозно-совхозного управления. Здесь засеяно 435 тысяч гектаров одной только яровой пшеницей, преимущественно твердых и сильных сортов.

Хозяйства втрое перевыполнили план сева кормовых бобов, посеяли более 7.000 гектаров сахарной свеклы на корм скоту. Сейчас в колхозах и совхозах развернулся массовый сев кукурузы. Площадь под этой культурой нынче достигнет 170 тысяч гектаров. Причем четверть этой площади отводится для получения спелого зерна.

Целинный край

Широким фронтом развернулся весенний сев в Целинном крае. Каждый день в работу включаются новые и новые сотни посевных агрегатов. На поля совхоза имени Богдана Хмельницкого Павлодарской области вышли 16 механизированных отрядов. Все агрегаты работают на повышенных скоростях. Отряд Павла Зверева за два дня засеял пшеницей 350 гектаров. Дневная выработка на агрегат из трех сеялок составила здесь около 90 гектаров при норме 55.

У хлеборобов края есть все возможности для того, чтобы провести сев быстро, в течение нескольких дней. Главное сейчас — умело использовать машины, строго соблюдать требования агротехники.

ЧЕЛОВЕЧЕСТВО НЕГОДУЕТ

ПРОТЕСТЫ ОБЩЕСТВЕННОСТИ ПРОТИВ АМЕРИКАНСКИХ ЯДЕРНЫХ ИСПЫТАНИЙ

РИМ. По всей Италии продолжаются манифестации протеста против американских ядерных испытаний. Массовый митинг протеста состоялся вчера во Флоренции. В нем приняли участие коммунисты, социалисты, республиканцы, радикалы и т. д. Участники митинга гневно осудили вызов человечеству, брошенный американскими милитаристами. В Милане делегация местной федерации социалистической партии посетила консульство США и вручила заявление протеста против американских ядерных взрывов. Демонстрации протеста против американских ядерных испытаний состоялись также в Ористано, Карпи и в других городах Италии.

БУЭНОС-АЙРЕС. Аргентинский комитет защиты мира опубликовал заявление, в котором подчеркивается «глубокая тревога», охватившая все человечество в связи с проведением Соединенными Штатами испытаний ядерного оружия. Империалисты Соединенных Штатов, говорится в заявлении, пытаются сорвать переговоры в Женеве, где обсуждается вопрос о всеобщем и полном разоружении, и дать новый толчок широкой гонке вооружений.

ОСЛО. Резолюции протеста против американских испытаний ядерного оружия продолжают ежедневно поступать в американское посольство в Осло, а также в адрес норвежского правительства и стортинга.

Союз борьбы за мир профсоюзных организаций Бергена направил протест правительству США, в котором выражает свое возмущение и требует немедленно прекратить испытания в районе острова Рождества. Мы не можем, говорится в протесте, признать справедливыми аргументы, которыми американская комиссия по атомной энергии пытается оправдать возобновление ядерных испытаний. Соединенные Штаты Америки уже теперь взорвали в два раза больше ядерных бомб, чем Советский Союз.

Миллионы людей требуют всеобщего и полного разоружения. Мы требуем сделать все, чтобы предотвратить дальнейшее распространение ядерного оружия на другие страны, мы требуем выбросить ядерное оружие из арсеналов великих держав, говорится в протесте.

ТОКИО. Проблема сохранения мира на земле требует от человечества сосредоточить весь его разум на достижении соглашения о всеобщем и полном разоружении. Это великий долг человечества на современном этапе развития общества. С таким призывом к мировой общественности обратились участники состоявшейся в древней столице Японии — Киото конференции японских ученых, деятелей культуры и искусства.

Участники конференции требуют немедленного прекращения ядерных испытаний, заявляя, что испытания еще более усиливают гонку вооружений, обостряют международную обстановку и увеличивают угрозу развязывания ядерной войны.

На данном этапе развития науки и техники, заявляют участники конференции, человечество обладает всем необходимым, чтобы осуществлять национальный контроль над выполнением соглашения о прекращении испытаний ядерного оружия. Поэтому у правительств, обладающих атомным и водородным оружием, подчеркивают авторы заявления, не должно быть никаких оснований чинить препятствия на пути к достижению соглашения о запрещении испытаний.

ЛОНДОН. «Я весьма сожалею о решении Америки взорвать водородную бомбу»,— заявил в Лондонском аэропорту архиепископ Кентерберийский д-р Рамсей. «Я сожалею о том, что сейчас проводятся испытания,— добавил он.— Это весьма глупо».

БОНН. Комитет против атомного вооружения, «Интернационал противников военной службы», Союз борьбы против атомного вооружения и другие организации направили президенту Кеннеди письмо, в котором решительно осуждают испытания ядерного оружия.

ПРЕКРАТИТЬ ОПАСНЫЕ ЭКСПЕРИМЕНТЫ!

ДЕЛИ, 10 мая. (Соб. корр. «Правды»). В Индии нарастает движение протеста против ядерных испытаний США на Тихом океане. Запрещение ядерных испытаний перестало быть для индийцев отвлеченной проблемой. Опасность радиоактивных осадков приблизилась к порогу их дома. Это понимают все. Член индийского парламента Мохаммед Илиас на днях обратился к премьер-министру Неру с предложением направить в район острова Рождества корабль с добровольцами с тем, чтобы заставить Соединенные Штаты прекратить испытания.

В течение последних нескольких дней с резким осуждением действий американских атомщиков выступили Компартия Индии, профсоюзы, женские и молодежные организации. 6 мая по призыву Всеиндийского совета мира в стране прошел день протеста против американских ядерных испытаний. Вечером 8 мая перед зданием американского посольства в Дели состоялась демонстрация жителей индийской столицы.

В беседе с вашим корреспондентом независимый член индийского парламента г-н Банерджи заявил: «Я уверен, что мировое общественное мнение заставит США прекратить опасные эксперименты со здоровьем и жизнью людей. Я уверен, что силы мира сплотятся вокруг знамени СССР и нанесут решительное поражение планам поджигателей войны».

А. КУЦЕНКОВ.

КОНФЕРЕНЦИЯ «КРУГЛОГО СТОЛА»

БРЮССЕЛЬ, 10 мая. (ТАСС). На днях здесь проходила VI конференция «круглого стола», или, как ее называют, «конференция Восток — Запад», в работе которой приняли участие писатели, профессора, видные государственные и общественные деятели многих европейских стран, а также Соединенных Штатов Америки и Канады. В числе присутствовавших были бельгийский сенатор Анри Ролен, депутат бельгийского парламента, бургомистр Шарль Янссенс, бывший министр Бельгии Камиль Гюйсманс, профессор Риддер (ФРГ), проф. Штейнигер (ГДР), промышленник, видный общественный деятель Сайрус Итон (США), бывший министр Франции Пьер Кот, генерал П. Бийот и Жюль Мок (Франция), лауреат Нобелевской премии мира Ф. Ноэль-Бэйкер (Англия), члены английского парламента Кони Зиллиакус, Э. Лаббок, Дж. Мендельсон, член ЦК Итальянской социалистической партии Паоло Витторелли, председатель комиссии по иностранным делам, депутат норвежского стортинга Финн Му, проф. Траян Ионеску (Румыния), председатель комиссии по иностранным делам польского сейма О. Длуский, проф. Кайгл (Чехословакия), председатель Союзного веча Союзной народной скупщины Югославии М. Ивекович и другие.

Советский Союз был представлен делегацией в составе депутатов Верховного Совета СССР И. Г. Эренбурга, М. А. Харламова, Д. П. Горюнова, профессора М. И. Рубинштейна и генерала Н. А. Таленского.

Участники конференции «круглого стола» обсудили проблемы современного международного положения, вопросы, связанные с опасностью гонки вооружений и продолжения ядерных испытаний, а также опасностью оснащения новых стран атомным оружием, и некоторые экономические проблемы, связанные с разоружением.

По окончании конференции была устроена пресс-конференция, на которой бельгийский сенатор Анри Ролен рассказал о проделанной работе и достигнутых результатах. От имени всех участников этого международного форума Ролен выразил решимость содействовать тому, чтобы общественность стран еще активнее добивалась заключения договора о всеобщем разоружении.

Встреча за «круглым столом» показывает, заявил Ролен, что переговоры «Восток — Запад» возможны и необходимы для достижения прочного мира.

Конференция приняла две резолюции. В первой из них — общеполитической резолюции, озаглавленной «Выводы конференции «круглого стола», подчеркивается опасность возобновления ядерных испытаний и дальнейшего распространения ядерного оружия и указывается на необходимость создания зон разъединения, урегулирования положения в Западном Берлине, мирного разрешения международных проблем.

Во второй резолюции — по вопросу о разоружении — отмечается важность заключения договора о всеобщем и полном разоружении и выражается надежда на сближение точек зрения сторон в Комитете 18 государств по разоружению. Текст этой резолюции решено разослать главам государств, представленным в Комитете 18-ти по разоружению.

После окончания конференции по инициативе бельгийской организации «Движение 8 мая» в Брюссельском университете состоялся митинг.

НОВЫЙ ЭТАП БОРЬБЫ ЗА РАЗОРУЖЕНИЕ

Празднование годовщины со дня окончания войны в Европе приобрело в этом году в Бельгии поистине новый характер. Если в прошлые годы это празднование ограничивалось проведением собраний в патриотических ассоциациях, на которых зачастую вспоминали ужасы последней войны, принесенные жертвы и... разбитые надежды, то 8 мая этого года явилось днем действий за мир, которые приобрели небывалый размах.

8 мая нынешнего года повсюду в стране прекратилась работа: на заводах, в учреждениях, на стройках. Заводские гудки и церковные колокола дали сигнал к началу демонстрации. В большинстве городов в 11 часов остановилось уличное движение.

Многочисленные делегации направились к памятникам погибшим на фронте и в годы Сопротивления. В школах были проведены уроки, на которых говорилось о значении этого дня. На заводах рабочие собрания приняли резолюции в пользу разоружения и заключения договора о ненападении между странами — участницами НАТО (куда входит Бельгия) и странами, входящими в Варшавский пакт.

На первый план выступили нынешние проблемы мира: прекращение ядерных испытаний, использование атомной энергии исключительно в мирных целях, необходимость заключения соглашения между великими державами с тем, чтобы запретить прибегать к силе как к средству решения международных вопросов, а также необходимость заключения соглашения о всеобщем и полном разоружении.

Это новое движение в Бельгии приобретает особое значение, если учесть, что 8 мая пять миллионов мужчин, женщин и детей, т. е. более половины населения нашей страны, выступили прежде всего под лозунгами разоружения. В этом следует видеть новый решающий этап в неустанной борьбе, которую ведут сторонники мира и наиболее сознательные рабочие. Их стремление постоянно расширять свои ряды, преодолевать разногласия, объяснять и убеждать людей привело к тому, что пали барьеры, которыми еще несколько лет тому назад являлись антикоммунизм, антисоветские настроения, идеология отчаяния и пассивности, принятые на вооружение милитаристской пропагандой. Давно прошли те времена, когда один факт одобрения Стокгольмского воззвания вел за собой приклеивание ярлыка коммуниста, приводил к тому, что на людей указывали пальцем.

Народные действия в масштабе страны координировались родившимся всего лишь два месяца назад по инициативе профсоюзных деятелей органом: «Движение 8 мая». Это движение объединяет в настоящее время около 40 организаций. Среди них в первую очередь следует назвать все профсоюзные организации, все крупнейшие организации женщин и молодежи, а также общественные и патриотические объединения. Здесь можно встретить представителей самых различных политических направлений, начиная от коммунистов и социалистов и вплоть до христиан.

Успех дня 8 мая показал, что необходимость сохранить мир, действовать во имя него, во имя конкретных целей стала связующим элементом и позволяет в настоящее время объединиться и вести совместную борьбу даже в том случае, если иные проблемы противопоставляют друг другу партии и организации.

После демонстрации, состоявшейся во вторник, национальная делегация «Движение 8 мая» сообщила премьер-министру Бельгии о своей решимости продолжать борьбу и потребовала, чтобы Бельгия проводила в международном плане политику инициативы и посредничества в области мира.

Конечно, существует еще немало препятствий, которые необходимо преодолеть, но массовые народные действия, которые уже начались, могут по мере дальнейшего их расширения привести к значительным успехам.

Робер ДАШЕ.
Главный редактор газеты «Драпо руж».

Афинская сессия совета НАТО явилась шагом этого агрессивного блока по пути усиления гонки вооружений и наращивания ядерной мощи НАТО.



Афинская колоНАТО.

Рисунок Кукрыниксы.

В Берлин по приглашению ЦК СЕПГ

БЕРЛИН, 9 мая. (ТАСС). Агентство АДН передает: По приглашению ЦК СЕПГ 600 генералов и офицеров группы временно дислоцированных в ГДР советских войск во главе с генералом армии И. И. Якубовским собрались в Доме ЦК СЕПГ.

Первый секретарь ЦК СЕПГ, председатель Государственного совета Вальтер Ульбрихт обратился с приветствием к собравшимся и осветил некоторые вопросы, связанные с положением в ГДР и в Западной Германии.

В заключение выступили с речами кандидат в члены ЦК СЕПГ Хорст Зиндерман, который коснулся проблемы социалистического воспитания в ГДР, и полковник Госсенс, остановившийся на проблеме социалистического воспитания в национальной Народной армии.

После этого на вопросы советских гостей ответили кандидат в члены ЦК СЕПГ заместитель министра национальной обороны адмирал Вальдемар Huber Фернер и кандидат в члены ЦК СЕПГ Хорст Зиндерман.

Гость из ГДР

10 мая в Москву после пребывания в столице Украины — Киеве прибыл заместитель председателя Совета Министров Германской Демократической Республики Вилли Штоф.

На Внуковском аэродроме Вилли Штофа и сопровождающих его лиц встречали первый заместитель Председателя Совета Министров СССР А. Н. Косыгин, член коллегии Министерства иностранных дел СССР И. И. Ильичев, ответственные сотрудники ЦК КПСС и МИД СССР.

Отъезд из Москвы королевы Бельгии

10 мая из Москвы в Брюссель выехала Ее Величество Елизавета, королева Бельгии. Она находилась в Советском Союзе в качестве почетной гостьи на II Международном конкурсе имени П. И. Чайковского.

На Шереметьевском аэродроме, украшенном государственными флагами Бельгии и Советского Союза, королеву Бельгии провожали заместитель Председателя Президиума Верховного Совета СССР Н. Н. Органов, секретарь Президиума Верховного Совета СССР М. П. Георгадзе, министр культуры СССР Е. А. Фурцева, министр социального обеспечения РСФСР Л. П. Лыкова, председатели жюри II Международного конкурса имени П. И. Чайковского Д. Ойстрах, Э. Гилельс, М. Ростропович, ответственные сотрудники Президиума Верховного Совета СССР, Министерства иностранных дел СССР и другие.

В числе провожавших находились временный поверенный в делах Бельгии в СССР Ж. Пюттевильс, сотрудники бельгийского посольства.

ДРУЖЕСКИЕ ВСТРЕЧИ

ПРАГА, 10 мая. (Соб. корр. «Правды»). Делегация партийных работников КПСС, возглавляемая секретарем ЦК КПСС Л. Ф. Ильичевым, посетила сегодня Пражский горком КПЧ. Секретари горкома КПЧ А. Крчек, А. Черны, И. Качеровский рассказали членам делегации о деятельности партийных организаций промышленных предприятий и строек.

В ходе товарищеской беседы, участие в которой принял зав. отделом пропаганды и агитации ЦК КПЧ М. Гладик, чехословацкие друзья и советские партийные работники обменялись опытом массово-политической работы среди населения, и в частности среди интеллигенции, а также обсудили другие вопросы партийной работы.

Сегодня же делегация посетила редакцию газеты «Руде право» — органа ЦК КПЧ, где произошел дружеский обмен мнениями с членами редколлегии по вопросам работы партийной печати. Вечером состоялась встреча с преподавателями Высшей партийной школы и Института истории КПЧ.

Группа членов делегации побывала сегодня в Усти-на-Лабе — областном центре Северочешской области и встретилась с работниками обкома КПЧ, осмотрела завод имени Чехословацко-советской дружбы.

Повсюду чехословацкие друзья встречали советских гостей по-братски, сердечно и тепло.

НА КАРТУ ПОСТАВЛЕНА СУДЬБА АЛЖИРА

ТУНИС, 10 мая. (ТАСС). Обращаясь к алжирскому народу в речи, транслировавшейся вчера всеми североафриканскими радиостанциями, глава Временного правительства Алжирской Республики Бен Хедда подвел итог положению, сложившемуся после подписания эвианских соглашений.

Напомнив, что «прекращение огня — это еще не мир» и что «борьба за независимость еще не выиграна окончательно», Бен Хедда сказал, что алжирский народ стоит перед лицом «исключительной ситуации, которая требует... особой энергии и удвоенной бдительности».

Война, которая закончилась, оставила ужасные последствия. Бедствия усугубляются бандитизмом ультраколониалистов, явно преследующих цель довести алжирский народ до *крайности, посеять беспорядок* и анархию.

Касаясь задач Временного исполнительного органа, «которому поручено защищать интересы Алжира», Бен Хедда сказал, что этот орган должен руководить французской колониальной администрацией, преобразовать ее таким образом, чтобы подготовить достижение страной реальной независимости.

Говоря об ответственности французского правительства за выполнение эвианских соглашений, Бен Хедда отметил, что оно не предпринимает всех необходимых мер по борьбе с ОАС. «Гнев наших народных масс,— сказал он,— нарастает. Нынешнее положение не может продолжаться. На карту поставлены судьба эвианских соглашений и будущее сотрудничество между Алжиром и Францией».

***ПАРИЖ, 10 мая. (ТАСС).* Алжирская коммунистическая партия опубликовала заявление, в котором подчеркивает неотложную необходимость «покончить со зверским террором ОАС».**

Компартия разоблачает самым решительным образом попустительство, которым убийцы пользуются со стороны французских вооруженных сил, пассивность этих вооруженных сил в отношении все новых преступлений ОАС.

В заявлении указывается, что Алжирская коммунистическая партия уже неоднократно выдвигала требование о прямом использовании против «ультра» местных вооруженных сил и национально-освободительной армии. В этих целях надо срочно предоставить временному исполнительному органу, заявляет в заключение Алжирская компартия, все необходимые средства. «Так, и только так наш народ покончит с ОАС».

ОСТАНОВИТЬ РУКУ УБИЙЦ

ПАРИЖ, 10 мая. (Соб. корр. «Правды»). Порой сухая статистика кошмарнее любого взволнованного повествования. В Алжире опубликованы официальные данные об итогах кровавого террора ОАС на территории Алжира после подписания эвианских соглашений. За семь недель оасовцы убили 1.000 человек и ранили 1.550.

Каждый день, каждый час по своей трагической монотонности похож на предыдущий. Убийства, убийства и убийства. Мусульманское население в больших алжирских городах закрылось в своих кварталах. Но чтобы не умереть с голоду, надо идти на работу: в европейскую часть города, в порт, на завод. Оасовские убийцы ждут на перекрестках, на балконах, в машинах у тротуаров. Как только мусульманин появился в поле их огня — залп из автомата, выстрел из револьвера, и опять тишина.

Каждый день объявляется о новых мерах против ОАС в алжирских городах, но именно там, где сосредоточено больше всего французских войск и жандармерии,— в городах Алжире и Оране оасовцы действуют наиболее нагло.

Французские вооруженные силы в Алжире, пишет сегодня «Юманите», не используются в борьбе против ОАС или используются весьма слабо. До сих пор не созданы алжирские силы поддержания порядка, предусмотренные эвианскими соглашениями. Временный исполнительный орган все еще не обладает почти никакой реальной властью. Неудовлетворительный характер мер, принятых против ОАС, резко бросается в глаза, а ведь де Голль, если бы он этого захотел, мог бы быстро покончить с ОАС. Но он тянет время.

Многотысячные антифашистские митинги прошли в тех городах Франции, где оасовцы за последние дни совершили новые нападения на помещения рабочих и демократических организаций.

Война в Алжире еще не умерла. Сейчас, как никогда, интересы алжирского и французского народов едины. Раздавить ОАС — это значит обеспечить подлинный мир на алжирской земле и нанести решающий удар по фашистской угрозе во Франции.

Г. РАТИАНИ.

Перед конгрессом народных сил ОАР

Нынешнюю внутриполитическую обстановку в ОАР можно охарактеризовать всего одним словом — ожидание. Ждут Национальный конгресс народных сил, открытие которого намечено на 21 мая. Специальные комитеты уже закончили подготовку текста Национальной хартии. Сейчас она находится на обсуждении в правительстве. Представит ее конгрессу президент ОАР Насер.

Многочисленные политические наблюдатели и журналисты полагают, что этот документ фактически явится программой экономического, политического и социального развития страны на ряд лет. Как не раз подчеркивалось в печати, хартия должна дать ответ на вопрос, который здесь волнует буквально всех: каким путем ОАР пойдет дальше?

Национальная хартия еще не обнародована, а отношение к ней уже двоякое. Феллахи, рабочие, мелкие чиновники, большая часть национальной интеллигенции ждут ее с надеждой. В результате издания в июле и осенью прошлого года серии законов об ограничении максимума землевладения с 200 до 100 федданов (1 феддан = 0,42 гектара) и распределении излишков среди безземельных феллахов, снижении квартирной платы, установлении твердого минимума зарплаты на государственных заводах и фабриках, о снижении платы за обучение и других трудящиеся страны получили некоторые выгоды. И они рассчитывают, что это только начало движения по пути прогресса.

Иначе относятся к хартии бывшие крупные дельцы и финансисты, буржуа, помещики, консервативно настроенные интеллигенты и компрадоры. Эти от прошлогодних законов сильно пострадали. Многие из них лишились не только значительной доли своих капиталов, земли и возможности влиять на политику государства. Они лишились покоя за свое будущее.

Национализация и секвестр, наложенный на имущество крупнейших собственников, нанесли удар по крупной буржуазии ОАР, по египетским помещикам и компрадорам, которых Запад всегда рассматривал здесь как свою главную социальную опору. Едва новые законы были изданы, как западная пресса намекнула, что они осложнят отношения Каира с Вашингтоном, Лондоном и Бонном.

Планы индустриализации ОАР предусматривают прежде всего строительство государственных предприятий, расширение и укрепление государственного сектора ее хозяйства, а капиталистические монополии на Западе это не устраивает.

Используя финансовые затруднения ОАР, Запад явно добивается от президента Насера серьезнейших уступок, фактически отказа от курса на расширение государственного сектора в экономике республики.

Каирская газета «Аль-Ахрам» устроила не так давно любопытную дискуссию. Перед ее участниками — в основном делегатами будущего конгресса — был поставлен всего один вопрос: что они хотели бы видеть в Национальной хартии?

На вопрос газеты ответили феллахи, рабочие, интеллигенция, представители национальной буржуазии, чиновники, коммерсанты. Таким образом, хотела этого «Аль-Ахрам» или нет, дискуссия носила классовый характер.

65—70 процентов населения ОАР составляют феллахи, вечные труженики *Нильской долины. Что же они хотят увидеть в будущей хартии?*

Отвечали на вопрос «Аль-Ахрам» феллахи из провинции Мануфия. Расположенная в дельте Нила, она является Египтом в Египте. На 1.350 тысяч ее жителей приходится 380 тысяч федданов земли, т. е. меньше чем по четверти феддана на душу.

Их ответы были краткими: хартия должна обязательно включить в себя специальные статьи о ликвидации ненавистной издольщины, об установлении справедливой аренды, немедленном улучшении положения батраков, своевременном снабжении феллахов водой, поддержке государством кооперации.

Статистика свидетельствует, что, несмотря на резкое ограничение крупного землевладения в ОАР, 2,6 млн. крестьянских семей земли не имеют вообще, а около миллиона — имеют ее очень мало!

Почти все они землю либо арендуют, либо приарендовывают и отдают помещику львиную долю (до 80 процентов) собранного урожая.

Сколько человеческих драм ежегодно разыгрывается в долине Нила, когда приходит *время раздела собранного урожая.* Пока феллаха заставляют выполнять требования помещиков. Но после издания июльских законов он все решительней требует ликвидации издольщины. Феллахи выдвинули в качестве своего основного требования новый принцип — «урожай тому, кто его собирает!»

Есть почти в каждой египетской деревне *жители, которые, кроме бесчисленных* долгов, ничего больше не имеют. Это батраки. Вместе со своими семьями они составляют целую армию, численность которой перевалила за два миллиона человек. Участники дискуссии особо отметили, что, по их мнению, хартия должна обязательно защитить права батраков, установить для них минимум зарплаты — сейчас они получают 8—10 пиастров в день.

Мечта о земле для египетского феллаха неотделима от мечты о воде. Имей он землю, но не имей воды вовремя — о хорошем урожае не может быть и речи. А вода часто находится в руках тех же помещиков, которые отпускают ее по своему произволу, а не тогда, когда необходимо. С точки зрения феллахов, хартия *должна провозгласить как требование* государства необходимость снабжения водой для полива всей земли именно тогда, когда она нужна, а не тогда, когда хотят ее дать помещики.

От рабочих в дискуссии «Аль-Ахрам» участвовали 20 делегатов конгресса из Каира и Александрии. И все они сошлись на том, что Национальная хартия должна защищать права трудящихся. Необходимо, в частности, установить, какой же минимум зарплаты должны получать египетские рабочие. Пока их существует два. Один — объявленный правительством — 25 пиастров в день. Но их выплачивают только рабочим на государственных предприятиях. А на фабриках и заводах, принадлежащих частным хозяевам, в частности на текстильных *предприятиях Александрии, рабочие* получают по 12,5 пиастра в день — ровно вполовину меньше.

По июльским законам прошлого года рабочие в ОАР получили право на 25 процентов прибылей и право избирать из своей среды двух из семи членов административных советов предприятий, на которых они работают. Но едва дело *дошло до выполнения новых законов,* как возникла масса недоразумений. Выяснилось, что различные компании и фирмы имеют различную прибыль. Занятые на них рабочие и служащие оказались в неравном положении. Выяснилось также, что некоторые предприятия вообще прибылей пока не получают. Они не в состоянии выплачивать своим рабочим *и служащим какую бы то ни было* надбавку. В связи с этим рабочие потребовали, чтобы хартия гарантировала выполнение новых законов и обеспечила более действенную систему их представительства в администрации. Рабочие потребовали также, чтобы в хартию были включены специальные статьи, гарантирующие им и членам их семей бесплатное *медицинское обслуживание,* бесплатное образование, сносные пенсии по старости, выплату пособий в связи с увечьем на производстве.

Участвовавшие в дискуссии «Аль-Ахрам» представители национальной буржуазии меряли будущую хартию на свой аршин. На словах они даже высказывались за социализм, но при обязательном уважении частной собственности, уравнении государственного и частного секторов в экономике ОАР. Как весьма откровенно заявил один ответственный чиновник министерства финансов, он «за социализм, но при процветающей бирже».

Господа египетские капиталисты добиваются ликвидации решающих позиций государства в хозяйстве страны, отказа от политики национализации. Консервативно настроенные интеллигенты тянули старую песню о «растворении классов», об осуществлении старых принципов, проверенных годами, о свободе «в старом значении этого слова».

Таковы требования различных слоев населения ОАР к будущей Национальной хартии. За каждым из них стоят определенные классы. Подавляющее большинство населения страны хочет от правительства не отхода от нынешнего внутриполитического курса, за что ратуют крупные дельцы, помещики, финансисты Запада, а нового шага вперед по пути самостоятельного национального развития, дальнейшего подъема жизненного уровня народа.

И. БЕЛЯЕВ.
г. Каир. (Соб. корр. «Правды»).

РАСТУТ РЯДЫ БОРЦОВ

КАИР, 10 мая. (ТАСС). Заместитель генерального секретаря Постоянного секретариата солидарности народов Азии и Африки Мурси Саад эд-Дин передал *для опубликования* в печати коммюнике, в котором говорится:

В начале мая в Каире состоялась встреча членов Постоянного секретариата с делегацией Всемирного Совета Мира, приглашенной Постоянным секретариатом для обсуждения вопросов, связанных с предстоящим Всемирным конгрессом за всеобщее разоружение и мир, который состоится 9—14 июля в Москве.

Встреча, протекавшая в атмосфере искренности и дружбы, показала полное взаимопонимание и глубокую заинтересованность представителей двух международных общественных организаций в укреплении дела мира, в достижении всеобщего и полного разоружения, в усилении национально-освободительной борьбы народов Азии, Африки и Латинской Америки.

Постоянный секретариат заявил о своей полной поддержке предстоящего в Москве Всемирного конгресса за всеобщее разоружение и мир и принял решение о направлении делегации для участия в работе конгресса.

НЬЮ-ЙОРК И ВЕНА РУКОПЛЕЩУТ СОВЕТСКИМ КОСМОНАВТАМ

НЬЮ-ЙОРК, 10 мая. (ТАСС). Летчик-космонавт СССР Герман Титов встретился вчера со студентами колледжа Хантер. Бурные аплодисменты, широкие улыбки, дружеские рукопожатия лучше всяких слов говорили о теплоте этой встречи.

Из колледжа Хантер Герман Титов отправился на автомобильный завод Форда в штате Нью-Джерси.

Неумолим железный ритм конвейера. Но мускулистые руки успевают оторвать клочок бумаги или упаковочного картона и протянуть его советскому космонавту для автографа. «Желаю успеха», — говорит Герману Титову электросварщик Джозеф Гэдсон. Он крепко жмет руку *советскому космонавту*.

* * *

ВЕНА, 10 мая. (**Спец. корр. «Правды»**). Сегодня, в это яркое, солнечное утро, венский аэродром Швехат *принял воздушный лайнер* «ИЛ-18», на котором по приглашению Австро-Советского общества с визитом дружбы прибыл в Австрию Юрий Гагарин с супругой.

После короткой, но исключительно сердечной встречи на аэродроме Юрий Гагарин и сопровождающие его лица садятся в автомашины. Всюду люди приветливо машут космонавту, бросают цветы в его машину.

Первый официальный визит президенту Австрийской республики доктору А. Шерфу. Встреча в резиденции президента прошла тепло, в непринужденной обстановке. А. Шерф и Ю. Гагарин обменялись памятными подарками.

Затем Ю. Гагарин нанес визит федеральному канцлеру Австрии А. Горбаху и вице-канцлеру Б. Питтерману. А. Горбах вручил Ю. Гагарину памятную медаль, специально выбитую к его приезду.

— Я рад, — сказал А. Горбах, — приветствовать Вас в Вене. Мы, австрийцы, высоко ценим успешное развитие советской космонавтики, служащей делу мира.

В середине дня в клубе австрийских журналистов «Конкордия» состоялась большая пресс-конференция, на которой собралось свыше 300 австрийских и иностранных журналистов — представителей печати многих стран мира. Журналисты буквально забросали Ю. Гагарина десятками вопросов.

Сегодня же Ю. Гагарин и сопровождающие его лица нанесли визит бургомистру Вены Йонасу.

В конце дня советский космонавт возложил на Шварценбергплац венок у памятника советским воинам-освободителям.

Н. ДЕНИСОВ,
В. МЕНЬШИКОВ.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ КЕННЕДИ

ВАШИНГТОН, 10 мая. (ТАСС). Президент США Дж. Кеннеди заявил на вчерашней пресс-конференции, что он не получил от *западногерманского правительства* или канцлера Аденауэра никакого заявления о том, чтобы прекратить переговоры по западноберлинскому вопросу. Он разъяснил, что расхождение во мнении между Соединенными Штатами и ФРГ касается состава международного органа по контролю над путями доступа в Западный Берлин. Зондирующие переговоры, подчеркнул президент, будут продолжаться. По моему мнению, наши усилия вполне оправданы, поскольку мы имеем дело с вопросами, чреватыми большой опасностью.

Кеннеди заявил, что предложение о создании международной администрации по контролю над путями доступа в Западный Берлин не означает в какой-либо степени признания ГДР де-факто или де-юре. Однако он добавил: *Поскольку именно от* Соединенных Штатов ожидают основных действий, которые поддержат свободу этого города (Западного Берлина. — **Ред.**), то я считаю, что мы имеем некоторые права по меньшей мере исследовать возможности нахождения лучшего решения, чем то, которое мы имеем сейчас.

Один из корреспондентов спросил президента, имеются ли у него какие-либо идеи или предложения, направленные на разрядку международной напряженности.

В своем ответе Кеннеди не сказал ни о каких новых идеях или *шагах правительства* США в этом направлении.

ТРИ НЕУДАЧИ ЗА ОДНИ СУТКИ

НЬЮ-ЙОРК, 10 мая. (ТАСС). Как сообщают американские информационные агентства, вчера США при запуске ракет потерпели три неудачи. Военно-морской флот предпринял попытку запустить с подводной лодки ракету «Поларис». Однако ракета взорвалась во время полета. Корреспондент агентства ЮПИ указывает, что это была новая модель ракеты «Поларис», более совершенная, чем та, которую Соединенные Штаты использовали 6 мая для проведения экспериментального ядерного взрыва в районе острова Рождества в Тихом океане.

Армия США произвела запуск ракет «Першинг» и «Ника-Зевс». Ракета «Першинг» отклонилась от курса и была взорвана в воздухе. Ракета «Ника-Зевс», хотя и не была уничтожена, также отклонилась от рассчитанного курса в результате того, что в ее третьей ступени зажигание произошло не в момент, предусмотренный графиком.



ЭТОТ СНИМОК сделан вчера днем. На нем запечатлены ученики 19-й школы Загорска, приехавшие в Москву, чтобы на Красной площади, у Мавзолея Владимира Ильича Ленина, дать торжественное обещание и вступить в пионеры.

Здесь, на Красной площади, юные ленинцы познакомились со старейшим фотокорреспондентом Петром Адольфовичем Оцупом, награжденным орденом Ленина в связи с пятидесятилетием «Правды», автором многих фотографий великого Ленина. Петр Адольфович рассказал ребятам о своих встречах с Владимиром Ильичем.

Петр Адольфович—большой друг пионеров. Он переписывается со многими пионерскими отрядами, помогает им устраивать фотовыставки о жизни и деятельности Владимира Ильича, о событиях Великого Октября 1917 года. Фото **Е. Халдея.**

Франко дрожит от страха

РИМ, 10 мая. (ТАСС). Введение чрезвычайного положения, подчеркивает в своем обращении Исполком Компартии Испании, не только показывает всей стране и всему миру подлинное фашистское лицо правительства Франко, но и свидетельствует о слабости испанского правительства, которое дрожит от страха, когда трудящиеся, добиваясь своего законного права на достойную заработную плату, объявляют забастовку.

Исполком призывает испанцев использовать все средства солидарности.

Обращение кончается словами: «Вперед, трудящиеся Испании, трудящиеся города и деревни, на борьбу за всеобщее повышение заработной платы, за право на забастовку, за независимые и демократические профсоюзы!».

—◇—

БРАТСКАЯ СОЛИДАРНОСТЬ

Советские трудящиеся, говорится в обращении ВЦСПС, с неослабным вниманием и восхищением следят за мужественной борьбой своих испанских братьев по классу за свои насущные экономические требования, за свободу, против тирании и бесправия.

*Заявляя о своей полной под*держке забастовки испанских рабочих, трудящиеся Советского Союза выражают глубокую уверенность в том, что никакие репрессии фашистской диктатуры Франко не смогут сломить боевого духа рабочего класса Испании, решительно отстаивающего свои жизненные интересы.

Пленум Ленинградского горкома КПСС

ЛЕНИНГРАД, 10 мая. (**Корр. «Правды»**). Пленум Ленинградского горкома КПСС обсудил задачи городской партийной организации по улучшению руководства работой научно-исследова*тельских институтов и кон*структорских бюро.

Пленум рассмотрел организационный вопрос. В связи с переходом на работу секретарем Ленинградского обкома КПСС Г. В. Романов освобожден от обязанностей секретаря горкома КПСС. Секретарем Ленинградского горкома КПСС избран В. И. Кокушкин.

В работе пленума принял участие первый секретарь Ленинградского обкома КПСС В. С. Толстиков.

—О—

СЛЕДЫ ЖИЗНИ В МЕТЕОРИТЕ

ЛЕНИНГРАД, 10. (ТАСС). Микроскопические остатки органического происхождения обнаружены в каменном метеорите «Мигеи» Б. Тимофеевым — старшим научным сотрудником Всесоюзного научно-исследовательского нефтяного института в Ленинграде.

В лаборатории института углистый порошок из метеорита был подвергнут обработке концентрированными кислотами и реагентами. В результате удалось выделить спороподоб*ные образования и дисперсные* микроскопические остатки органического происхождения.

Установлена поразительная способность оболочек спор выдерживать высокие колебания температуры и давления, сохраняться от разрушения при самых неблагоприятных условиях.

Издание материалов XIV съезда ВЛКСМ

Издательство ЦК ВЛКСМ «Молодая гвардия» массовыми тиражами выпустило материалы XIV съезда ВЛКСМ.

В брошюру «Резолюции и документы XIV съезда ВЛКСМ» включены приветствие Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза XIV съезду Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи; Письмо XIV съезда ВЛКСМ Центральному Комитету Коммунистической партии Советского Союза; Резолюция съезда комсомола по отчетному докладу ЦК ВЛКСМ; Постановление съезда об Уставе ВЛКСМ и Резолюция съезда по отчету Центральной Ревизионной Комиссии ВЛКСМ.

Отдельной брошюрой вышел «Отчет Центрального Комитета ВЛКСМ и задачи комсомола, вытекающие из решений XXII съезда КПСС» (доклад и заключительное слово первого секретаря ЦК ВЛКСМ С. Павлова на XIV съезде ВЛКСМ).

Издан Устав Всесоюзного Ленинского Коммунистического *Союза Молодежи, принятый съездом.* (ТАСС).

СПОРТ

Советские гонщики опять впереди

Седьмой этап Прага — Брно, который участники велогонки мира проходили *9 мая, в День Победы, — один* из самых протяженных (222 километра) и трудных. Седьмой этап явился кульминационным пунктом гонки. Он почти все изменил в группе и лидирующих команд, и гонщиков. Трехдневное господство команды Голландии кончилось. В обоих видах зачета вперед вновь вышли советские спортсмены.

Любители спорта Готвальдова сегодня рукоплескали блестящей победе советских гонщиков на восьмом этапе Брно — Готвальдов (137 километров). Первыми на стадион ворвались три наших спортсмена. Впереди был *Гайнан Сайдхужин, за ним* — Юрий Мелихов и Виктор Капитонов. И Сайдхужин, и наша команда теперь значительно упрочили свое положение лидеров.

Команда СССР выиграла сегодня у гонщиков Голландии и Бельгии, лидировавших еще несколько дней назад, более 21 минуты. Это поистине триумф советских гонщиков!

А. ЕРМАКОВ.
Спец. корр. ТАСС.

Готвальдов, 10 мая.

УСПЕХИ ПАРАШЮТИСТОВ

СВЕРДЛОВСК, 10. (ТАСС). Два мировых рекорда в групповых прыжках на точность приземления установили парашютисты Свердловского аэроклуба. В прыжках с высоты 1.000 метров они добились среднего отклонения от центра круга — 73 см. Официальный рекорд — 2 м. 11 см.

Вторая группа молодых свердловских парашютистов в прыжках с высоты 1.500 метров показала среднее отклонение от центра круга — 1 м. 48 см., превысив рекорд на 64 см.

Мировой рекорд Юрия Власова

ТБИЛИСИ, 10. (ТАСС). Чемпион мира Юрий Власов улучшил сегодня мировой рекорд в жиме для атлетов тяжелого веса. Он поднял на чемпионате СССР в Тбилиси штангу весом в 188,5 килограмма. Это на 2,5 килограмма лучше его же рекорда, установленного месяц назад.

Корчной выиграл у Фишера

КЮРАСАО, 10. (ТАСС). В пятом туре турнира претендентов на матч с чемпионом мира по шахматам советский гроссмейстер Корчной одержал блестящую победу над чемпионом США Фишером. Экс-чемпион мира Таль нанес поражение чехословацкому гроссмейстеру Филипу. Встреча Керес — Геллер закончилась вничью. Партия Бенко — Петросян отложена на 41-м ходу.

ТИРАЖ ВЫИГРЫШЕЙ

Сегодня «Правда» публикует таблицу последнего тиража выигрышей по Государственному займу развития народного хозяйства СССР (выпуск 1957 г.). В этом тираже на 2,7 миллиона облигаций выпало 36,7 миллиона рублей выигрышей.

Всего по этому займу состоялось пять тиражей выигрышей на общую сумму 183,6 миллиона рублей. Кроме того, по шести тиражам погашения выкуплено облигаций на сумму свыше одного миллиарда рублей.

В текущем году состоится еще один тираж погашения, а затем в соответствии с условиями займа начнется выкуп облигаций, которые не выиграли или не погашены в состоявшихся тиражах.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЗАЕМ РАЗВИТИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР

(выпуск 1957 года)

ОФИЦИАЛЬНАЯ ТАБЛИЦА **5-го тиража выигрышей, состоявшегося 6 мая 1962 года** в гор. Москве.

Выигрыши выпали на следующие номера серий и облигаций во всех разрядах займа:

№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях	№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях	№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях
220119	1—50	20	226617	1—50	20	233676	1—50	20
220123	44*)	100	226838	1—50	20	233737	03*)	100
220140	24*)	100	226871	1—50	20	233832	1—50	20
220214	1—50	20	226960	1—50	20	233987	1—50	20
220303	1—50	20	227008	47*)	500	234028	10*)	100
220384	1—50	20	227012	1—50	20	234048	1—50	20
220605	1—50	20	227048	1—50	20	234193	1—50	20
220630	1—50	20	227148	1—50	20	234254	1—50	20
220659	1—50	20	227187	1—50	20	234259	1—50	20
220672	1—50	20	227274	1—50	20	234302	1—50	20
220681	1—50	20	227484	1—50	20	234553	1—50	20
220769	1—50	20	227495	28*)	100	234576	1—50	20
221117	1—50	20	227545	1—50	20	234633	1—50	20
221157	1—50	20	227585	1—50	20	234669	1—50	20
221176	44*)	100	227704	1—50	20	234713	1—50	20
221197	1—50	20	227717	1—50	20	234779	1—50	20
221199	1—50	20	227731	1—50	20	234987	1—50	20
221261	1—50	20	227759	12*)	100	235168	1—50	20
221448	1—50	20	228008	1—50	20	235384	1—50	20
221528	1—50	20	228038	1—50	20	235397	1—50	20
221574	1—50	20	228052	1—50	20	235409	1—50	20
221625	1—50	20	228076	40*)	100	235428	1—50	20
221759	1—50	20	228122	1—50	20	235454	1—50	20
221849	1—50	20	228139	1—50	20	235485	1—50	20
222182	1—50	50	228366	34*)	100	235597	1—50	20
222276	1—50	20	228507	1—50	20	235643	1—50	20
222281	1—50	20	228614	1—50	20	235694	1—50	20
222454	1—50	20	228683	1—50	20	235702	49*)	100
222468	1—50	50	228694	1—50	20	235712	1—50	20
222613	1—50	20	228865	1—50	20	235975	1—50	20
222650	1—50	20	228873	1—50	20	236121	1—50	20
222693	1—50	20	228911	1—50	20	236170	1—50	20
222696	1—50	20	228943	1—50	20	236247	1—50	20
222716	1—50	20	228954	1—50	20	236431	1—50	20
222771	1—50	20	229126	1—50	20	236433	1—50	20
222852	1—50	20	229152	1—50	20	236620	50*)	100
222946	1—50	20	229157	1—50	20	236777	1—50	20
222962	1—50	20	229406	1—50	20	236842	1—50	20
223046	1—50	20	229427	1—50	20	236853	1—50	20
223144	1—50	20	229441	1—50	20	237004	1—50	20
223160	1—50	20	229570	1—50	20	237020	1—50	20
223179	1—50	20	229583	1—50	20	237073	1—50	20
223204	1—50	20	229617	25*)	100	237149	1—50	20
223356	1—50	20	229665	1—50	20	237197	1—50	20
223475	1—50	20	229698	1—50	20	237263	1—50	20
223722	1—50	20	229945	1—50	20	237280	1—50	20
223802	1—50	20	230142	1—50	50	237400	1—50	20
223936	1—50	20	230390	1—50	20	237457	1—50	20
224089	1—50	20	230578	1—50	20	237641	1—50	20
224291	10*)	100	230676	06*)	100	237642	1—50	20
224346	1—50	20	230684	1—50	20	237673	1—50	20
224558	1—50	20	230687	47*)	100	238035	1—50	20
224709	1—50	20	230763	1—50	20	238118	1—50	50
224741	1—50	20	230864	1—50	20	238396	1—50	20
224749	1—50	20	231203	1—50	20	238515	1—50	20
224800	1—50	20	231207	1—50	20	238548	1—50	20
225013	1—50	20	231392	1—50	20	238612	1—50	20
225022	1—50	20	231574	1—50	20	238730	1—50	20
225039	1—50	20	231969	36*)	500	238850	1—50	20
225148	1—50	20	232008	1—50	20	238931	29*)	100
225183	1—50	20	232034	1—50	20	238932	1—50	20
225206	1—50	20	232065	1—50	20	238965	1—50	20
225226	1—50	20	232078	1—50	20	239001	1—50	20
225288	1—50	20	232125	1—50	20	239022	1—50	50
225370	1—50	20	232248	1—50	20	239080	1—50	20
225531	1—50	20	232324	1—50	20	239098	1—50	20
225601	1—50	20	232357	1—50	20	239115	1—50	20
225617	1—50	20	232382	1—50	20	239142	1—50	20
225629	1—50	20	232438	1—50	20	239223	1—50	20
225638	39*)	100	232477	1—50	20	239287	1—50	20
225639	1—50	20	232593	1—50	20	239330	1—50	20
225687	1—50	20	232779	1—50	20	239373	1—50	20
225797	1—50	20	232814	1—50	20	239393	1—50	20
225893	1—50	20	233162	1—50	20	239430	1—50	20
225987	1—50	20	233212	1—50	20	239720	1—50	20
225988	1—50	20	233300	1—50	20	239878	1—50	20
226108	1—50	20	233324	19*)	100	239896	1—50	20
226357	1—50	20	233570	1—50	20	239918	26*)	100
226379	1—50	50	233580	1—50	20	239942	1—50	20
226437	33*)	100	233593	1—50	20	239943	1—50	20

*) *На остальные 49 номеров облигаций этой серии* выпали выигрыши по 20 рублей.

В таблице указаны выигрыши на десятирублевые облигации.

В сумму выигрыша включена нарицательная стоимость выигравшей облигации.

Настоящая таблица является официальным документом, по *которому сберегательные кассы производят* выплату выигрышей в установленном порядке по получении следующего номера газеты.

Председатель комиссии по проведению тиража выигрышей — председатель исполнительного комитета Тимирязевского районного Совета депутатов трудящихся гор. Москвы И. М. ЧЕРТКОВ

Ответственный секретарь комиссии Л. А. ВАСИЛЬЕВА.



ДЕНЬ 9 МАЯ ОЗНАМЕНОВАЛСЯ в Алжире новыми кровавыми преступлениями оасовских банд. Они убили 37 и ранили 38 человек. В столице — городе Алжир было совершено 39 террористических актов, в результате которых убито 28 и ранено 26 человек.

В ПОСЛЕДНИЕ ДНИ в Доминиканской Республике вновь состоялись антиамериканские демонстрации. Демонстранты забросали камнями здания информационной службы США в столице страны Санто-Доминго и в Сантьяго де-лос-Кабальерос.

В СТОЛИЦЕ ВЕНЕСУЭЛЫ и городах Сан-Кристобаль, Эль-Тигре, Лос-Текес и Коро снова произошли столкновения между студентами и полицией. Двое убито и 11 ранено.

ВОСЕМЬДЕСЯТ СТУДЕНТОВ Лиссабонского университета забаррикадировались в одном из его помещений и заявили о своем решении проводить голодовку в знак протеста против отказа правительства удовлетворить требования студентов.

ОТЪЕЗД ГОСТЕЙ «ПРАВДЫ»

Вчера из Москвы вылетели принимавшие участие в праздновании 50-летия газеты «Правда» член ЦК Монгольской народно-революционной партии, главный редактор газеты «Унэн» Ц. Пунцагноров; первый секретарь ЦК Алжирской компартии Ларби Бухали, член Президиума ЦК Компартии Нидерландов, редактор газеты «Де ваархейд» Вольф Иоганн; секретарь ЦК Компартии Люксембурга, главный редактор газеты «Цейтунг» Жан Киль; член ЦК Французской компартии, главный редактор газеты «Юманите» Рене Андрие.

Из Москвы также вылетели заместитель главного редактора газеты «Нотисиас де Ой» Рауль Вальдес Виво; прогрессивный алжирский журналист Анри Аллег; редактор и корреспондент ЦК Бразильской компартии в журнале «Проблемы мира и социализма» Мота Лима.

Гостей провожали члены редколлегии газеты «Правда» и ответственные работники ЦК КПСС.

В УПОРНОЙ БОРЬБЕ

Гимнасты соревнуются на приз «Правды»

Второй день всесоюзных лично-командных соревнований по гимнастике в честь 50-летия газеты «Правда». Дворцом спорта в Лужниках на этот раз завладели гимнастки. Они разыгрывают призы «Правды» за лучшее исполнение обязательной программы.

Первыми утром на помост вошли команды Армении, Туркмении, Молдавии, Киргизии и Таджикистана. Здесь лучшего результата добилась гимнастка из Молдавии С. Шевченко — 36,95 балла. В командном зачете первенствовала команда Киргизии.

Однако уже в следующем потоке москвички Э. Миронова и С. Чуксеева, выступающие в личном зачете, улучшили эту сумму.

Вечером внимание зрителей было приковано к команде Белоруссии. В ее составе выступала студентка из Гродно Е. Волчецкая. Уже на первом снаряде — опорном прыжке белорусская спортсменка получила высокую *оценку — 9,7 балла.* Такую же оценку Волчецкая получила за упражнение на бревне. В результате прохождения обязательной программы лидером соревнований после трех смен стала Е. Волчецкая.

На заключительную, четвертую смену вышли сборные Российской Федерации, Украины, Москвы и Ленинграда. В их составе сильнейшие гимнастки не только страны, но и мира. Это Л. Латынина, П. Астахова, С. Муратова и И. Первушина.

Победительницей в соревнованиях по обязательной программе стала белорусская *спортсменка Елена Волчецкая* — 38,35 балла. На второе место вышла Ирина Первушина — Российская Федерация и на третье место — заслуженный мастер спорта Лариса Латынина. Им вручены призы и дипломы газеты «Правда».

В беседе с корреспондентом «Правды» председатель Федерации гимнастики СССР Николай Миронов сказал:

— Из молодых спортсменок хорошее впечатление произвела Е. Волчецкая. Она внесла в соревнования оживление. Белорусская спортсменка не только показала отточенное, зрелое мастерство в опорных прыжках, но сумела *во второй попытке* преодолеть волнение и получить высокую оценку на бревне — 9,7 балла.

Как обычно, уверенно выступали наши известные мастера Л. Латынина и П. Астахова. Общий уровень подготовки гимнасток в выполнении обязательной программы повысился и повысилась плотность результатов. Так, после трех снарядов оценка шестого места была лишь на полбалла ниже первого.

Победительница в обязательной программе Е. Волчецкая, выигравшая первый приз газеты «Правда», сказала:

— *Я очень рада,* что сумела в трудной, упорной борьбе с известными гимнастками мира завоевать первое место и приз нашей любимой газеты «Правда».

Мастер спорта Е. Волчецкая (БССР) выполняет упражнение на бревне. Вчера она заняла первое место в соревнованиях сильнейших гимнасток страны и завоевала первый приз «Правды». Фото **А. Григорьева.**

РАДИО

11 мая

ПЕРВАЯ ПРОГРАММА. 11.10 — *Для школьников* «Наша радиобиблиотека». 12.20 — Концерт из произведений грузинских композиторов. 13.05 — Эстрадный концерт. 14.05 — Декада музыкального искусства Чехословакии (по станциям). 16.20 — «Внимание, на старт!» 17.30 — *Выступает самодеятельный* хор русской народной песни Центрального Дома культуры железнодорожников (по станциям). 18.30 — Музыкальная передача из цикла «Отвечаем на ваши письма, друзья» (по станциям). 19.30 — Концерт по заявкам тружеников сельского хозяйства (по станциям). 20.00 — Передача из цикла «Моральный кодекс строителя коммунизма». 20.30 — Музыкальные стереофонические записи. 21.15 — Радиожурнал «Год 62-й». 22.00 — Концерт русской песни.

ВТОРАЯ ПРОГРАММА. 7.00 — Произведения Вебера и Вагнера. 8.00 — Симфонический концерт. 9.15 — Концерт «Это наши старые знакомые». 10.45 — Концерт из произведений Н. Макаровой. 11.30 — Радиокомпозиция спектакля «Каса Маре». 13.15 — Финские народные песни. 15.00 — Узбекская эстрадная музыка. 16.00 — Трансляция концерта из Ленинграда. 17.00 — Музыкальная передача из Бухареста. 17.45 — «Молодые исполнители русской песни». 18.30 — Концерт *Истменского студенческого* симфонического оркестра. (Передача по культурному обмену с США). 19.00 — Музыка к кинофильмам. 20.15 — Современные русские песни. 20.45 — Танцевальная музыка. 21.15 — Концерт французских артистов.

ТРЕТЬЯ ПРОГРАММА. 19.20 — «Музыкальный календарь». 19.45 — Зарубежные мелодии. 21.00 — Римский-Корсаков — Симфоническая сюита «Шехеразада». 21.50 — Концерт литовских артистов.

ЧЕТВЕРТАЯ ПРОГРАММА. 17.15 — Концерт лауреатов II Международного конкурса музыкантов-исполнителей им. Чайковского. 17.50 — Спортивное обозрение. 18.10 — Концерт «Выполняем заявки радиослу*шателей*». 20.15 — Песни советских авторов. 21.15 — Концерт зарубежных артистов.

ТЕЛЕВИДЕНИЕ

11 мая

ПЕРВАЯ ПРОГРАММА. 12.00 — Кинорепортаж о наших днях. 12.20 — Показывают кинолюбители. Киноочерки «В Хабаровском аэропорту», «Они победили лед». 12.50 — Телевизионные новости. 17.10 — Для младших школьников. Кинофильм «Крылатая защита». 18.15 — Телевизионные новости. 18.30 — Телевизионный клуб кинопутешествий. 19.30 — Н. Погодин. «Маленькая студентка». Спектакль Театра имени Маяковского. В перерыве — «Весна шагает по стране». 22.30 — Телевизионные новости. 22.50 — Маленький вечерний концерт.

ВТОРАЯ ПРОГРАММА. 18.10 — Для школьников. Из цикла «Пионеры — герои». Володя Дубинин. 18.40 — Московские новости. 19.00 — Концерт. 20.00 — Мастера художественного слова. Заслуженный артист РСФСР П. И. Вишняков. И. Неверли «Парень из Сальских степей». 20.30 — «Жизнь и творчество». Передача из Центрального Дома актера. В перерыве — «Лучший отдых в выходной день».

В театрах Москвы

БОЛЬШОЙ ТЕАТР — **Шопениана, Паганини, Вальпургиева ночь.**

КРЕМЛЕВСКИЙ ТЕАТР — **Заключительный показ спектаклей Всесоюзного смотра театров для детей, посвященных 40-летию пионерской организации им. Ленина.** Спектакли Белорусского республиканского театра юного зрителя — утро — **На границе;** вечер — **Ревизор.**

МХАТ им. М. ГОРЬКОГО — **Анна Каренина.**

ФИЛИАЛ МХАТ им. М. ГОРЬКОГО — **Идеальный муж.**

МАЛЫЙ ТЕАТР — **Ярмарка тщеславия.**

ФИЛИАЛ МАЛОГО ТЕАТРА — **Веер леди Уиндермир.**

ТЕАТР им. Евг. ВАХТАНГОВА — **Стряпуха замужем.**

ТЕАТР им. МОССОВЕТА — **Он живет рядом** (премьера).

ТЕАТР им. СТАНИСЛАВСКОГО и НЕМИРОВИЧА-ДАНЧЕНКО — **Перикола.**

ТЕАТР им. Вл. МАЯКОВСКОГО — **Проводы белых ночей.**

ТЕАТР им. ЛЕНИНСКОГО КОМСОМОЛА (в помещении Театра сатиры — пл. Маяковского) — **Чемодан с наклейками.**

ДРАМАТИЧЕСКИЙ ТЕАТР им. А. С. ПУШКИНА — **Свиные хвостики.**

ТЕАТР им. ЕРМОЛОВОЙ — **Дни нашей юности.**

ТЕАТР ОПЕРЕТТЫ — **Баронесса Лили.**

ТЕАТР-СТУДИЯ «СОВРЕМЕННИК» — **Пять вечеров.**

ДРАМАТИЧЕСКИЙ ТЕАТР им. СТАНИСЛАВСКОГО — **Жизнь и преступление Антона Шелестова.**

ТЕАТР им. Н. В. ГОГОЛЯ — **Опаснее врага** (премьера).

ТЕАТР ДРАМЫ и КОМЕДИИ — **Соседи по квартире.**

ДРАМАТИЧЕСКИЙ ТЕАТР — **Третья голова.**

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЬСТВА: МОСКВА, А-47, Ленинградский проспект, улица «Правды», д. 24. **ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ:** Справочного бюро—Д 1-73-86; Партийной жизни—Д 1-52-48; Пропаганды марксистско-ленинской теории—Д 1-11-95; Промышленности, транспорта и товарооборота—Д 3-11-01; Сельскохозяйственного—Д 3-35-55; Иностранных отделов — Д 3-11-07; Социалистических стран — Д 1-40-81; Писем и массовой работы — Д 3-15-69, Д 3-37-32; Местных корреспондентов — Д 3-10-82; Информации — Д 3-15-80; Литературы и искусства—Д 3-11-13; Прессы—Д 3-10-81; Критики и библиографии—Д 3-10-81; Науки—Д 3-10-80; Школ и вузов—Д 3-35-33; Военного—Д-3-37-74; Пресс-бюро—Д 3-15-60; Секретариата—Д 3-15-64; Объявлений—Д 3-39-00; Экспедиции—Д 3-39-80.

19

Б 01915. Ордена Ленина типография газеты «Правда» им. В. И. Ленина. Изд. № 760.